

しまへの拠点となるにぎわいの港形成に係る
官民連携調査

報告書

令和2年3月

長崎県
(株式会社ニュージェック)

しまへの拠点となるにぎわいの港形成に係る官民連携調査 報告書

目次

1. 本調査の概要	1
1.1. 調査の目的	1
1.2. 長崎県の概要	1
1.2.1. 地勢	1
1.2.2. 人口	1
1.3. 事業発案に至った経緯・課題	2
1.3.1. 長崎港元船地区における課題	2
1.3.2. 上位計画との関連性	2
1.3.3. 上記課題への対策としてこれまで実施している施策や調査等	3
1.3.4. 当該事業の発案経緯	3
1.3.5. 当該事業の必要性	3
1.4. 検討体制の整備	4
1.4.1. 庁内の検討体制	4
1.4.2. 民間の関係者との協力体制	4
1.5. 調査の流れ	4
2. 事業の基本条件整理	5
2.1. 既存施設等基本情報整理	5
2.1.1. 施設概要整理	5
2.1.2. 関連法令等の整理	24
2.1.3. 各施設の管理・運営状況整理および地区内事業者の意向把握	35
3. 需要特性整理	40
3.1. 元船地区の位置づけ、周辺施設の整理	40
3.1.1. 元船地区の位置と周辺施設	40
3.1.2. 元船地区を取り巻く状況	41
3.1.3. 既存計画における元船地区の位置づけ	46
3.2. 利用状況・需要特性、将来需要の整理	51
3.2.1. 航路の利用状況・需要特性	51
3.2.2. 駐車場の利用状況・需要特性	53
3.2.3. 道路状況	55
3.2.4. 航路利用者アンケート調査	56
3.2.5. 地区内交通量調査	73
3.2.6. 岸壁利用状況の整理	80
3.2.7. 航路利用者等の駐車場需要の推計	81
3.2.8. 元船上屋の用途が転換した場合の駐車場需要の整理	86
3.2.9. 将来需要の整理	87
3.2.10. 元船地区の望ましい姿と方向性	88

4. 整備・改修計画の検討.....	90
4.1. 駐車場増床、ドラゴンプロムナードの利活用促進方策及び改修方法の検討.....	90
4.1.1. 駐車場増床方針および規模の検討.....	90
4.1.2. ドラゴンプロムナードの利活用促進、及び改修方針及び方法の検討.....	95
4.2. その他必要となる事業の整理.....	106
4.2.1. 既存施設の大規模修繕について.....	106
4.2.2. 車線運用の検討.....	107
5. 民活導入スキームの検討.....	118
5.1. 民活導入スキームの検討フロー.....	118
5.2. 事業化パターン・手法等の整理.....	118
5.2.1. 事例整理.....	118
5.2.2. 事業範囲・規模の検討.....	123
5.2.3. 事業期間の検討.....	125
5.2.4. 導入可能な手法の整理.....	127
5.3. 事業手法(案)の検討.....	134
5.3.1. 従来方式及び複数手法間の事業効果比較検討.....	134
5.3.2. 官民業務分担・事業リスク分担の検討.....	136
5.3.3. 事業手法(案)の設定.....	146
6. マーケットサウンディングの実施.....	147
6.1. 公募による書面でのサウンディング.....	147
6.1.1. 公募資料の作成.....	147
6.1.2. マーケットサウンディングの実施.....	147
6.2. 個別サウンディング.....	151
6.2.1. 個別サウンディングの実施概要.....	151
6.2.2. 個別サウンディング結果からの考察.....	152
7. 導入可能性評価.....	155
7.1. 事業収支シミュレーション、運営権対価、VFM 検討.....	155
7.1.1. 前提条件の整理.....	155
7.1.2. 事業収支シミュレーション結果.....	160
7.2. 可能性評価、基本スキーム・スケジュール等の整理.....	162
7.2.1. 事業手法(案)の課題整理.....	162
7.2.2. 事業手法の再検討.....	165
7.2.3. 基本スキームの決定.....	170
7.2.4. 総合評価.....	173
7.2.5. 事業スケジュールの整理.....	175
7.2.6. その他課題の整理.....	176

1. 本調査の概要

1.1. 調査の目的

長崎港元船地区は、長崎市中心市街地に位置し、大型商業施設も立地するなど市民が日常的に集う空間であるとともに、離島への人流・物流拠点として重要な役割を担っている。さらに、平成 27 年の「明治日本の産業革命遺産」、平成 30 年の「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」と 2 つの世界遺産登録が実現したが、元船地区は、この 2 つの世界遺産のうち、離島に位置する構成資産への唯一の発着航路を有する地区である。また、令和 4 年には九州新幹線長崎ルートの開業、長崎駅に隣接した MICE 施設の開業が予定されるなど、元船地区周辺の観光需要の増加に伴い、新たな入込客の増加が想定される場所である。

しかしながら、現状では従来の離島航路利用者の需要に加え、地区内に立地する商業施設や、軍艦島観光客による入込客の需要に対して駐車場容量が不足しており、慢性的な交通混雑が生じている。また平成 10 年に同地区に整備した上屋屋上の遊歩道(ドラゴンプロムナード)も施設老朽化が進み、有効に活用されているとはいいがたく、その活力を効果的に地域に取り込むためのハード・ソフトが、ともに整っていない状況にある。

このような状況から本業務では、元船地区の人が集い賑わう交流・交通拠点としての長期的発展に向けて、課題である駐車場容量不足の解消およびドラゴンプロムナードの有効活用を軸に、地区内港湾施設等のコンセッション事業等 PPP/PFI 導入による施設整備・改修、維持管理運営事業の可能性を検討したものである。

1.2. 長崎県の概要

1.2.1. 地勢

長崎県は、九州の西北部に位置し、東西 213km、南北 307km におよぶ圏域である。陸地は平坦地に乏しく、いたるところに山岳、丘陵が起伏し、海岸線は多くの半島、岬と湾、入江から形成されており、海岸線の延長は全国第 2 位(北方四島を除くと第一位)の長さを示している。また、県内には五島列島、平戸諸島、対馬など多くの離島があり、陸域面積の約 45%を島しょ部が占める、全国 1 位の離島県である。このような特徴から、県全域に 82 の港湾が存在しており、その数は国内の約 7%に及ぶ。

1.2.2. 人口

長崎県の人口は、令和 2 年 1 月 1 日時点で 1,323,022 人(560,775 世帯)と推計されている。長崎県は 14 の市と 4 郡 8 町で構成されているが、総人口の約 9 割を市部が占めており、郡部の占める人口割合は非常に小さい。また、近年は一貫して人口の減少が続いている。

1.3. 事業発案に至った経緯・課題

1.3.1. 長崎港元船地区における課題

(1) ドラゴンプロムナードの陳腐化

平成 10 年に同地区に整備した上屋屋上の遊歩道(ドラゴンプロムナード)も施設老朽化が進み、有効に活用されているとは言いがたい状況となっている。

(2) 駐車場容量の不足

当該地区の長崎港ターミナル駐車場は、本来離島航路利用者の利便性向上のために整備されたものであるが、この需要に加え、地区内に立地する商業施設や、軍艦島観光客による入込客の需要に対して駐車場容量が不足しており、ピーク時には交通混雑が生じている。

(3) 元船地区の施設間連携の不足

大型商業施設や離島航路のターミナルが位置することから、一定の利用者があるものの、施設同士の関連や歩行者のバリアフリー動線も確保されておらず、地区内の周遊性が低いことから、賑わいが生まれにくい状況となっている。

(4) 財政状況の逼迫

県財政が厳しい状況にあることから、県単独での大規模な施設改修等、上記課題を解決するための効果的な対策を講じることが難しい。



図 1.1.長崎港元船地区における施設位置図

1.3.2. 上位計画との関連性

長崎市・長崎県の計画である「『長崎市中央部・臨海地域』都市・居住環境整備計画」において、当該地区では「離島との利便性を強化し、交流人口の拡大」として位置づけられている。

1.3.3. 上記課題への対策としてこれまで実施している施策や調査等

対策 1: 指定管理者制度の導入範囲の拡大(令和元年度～)

- ドラゴンプロムナードやプラタナス広場の更なる活用を図るため、従前、長崎港ターミナル等に導入していた指定管理者制度の対象範囲を拡大した。

対策 2: ドラゴンプロムナード管理条例の廃止(令和元年度～)

- これまでドラゴンプロムナードについては条例により散策等、自由使用のみを可能としており、物販等の営利行為は不可としていることから物販等のイベント実施の妨げとなっていた。さらなる施設活用を通じた賑わい創出のための活動の自由度向上のため、指定管理者制度の導入範囲拡大(対策 1)に併せ、条例を廃止した。

対策 3: 地域プラットフォームの形成(平成 29 年度～)

- 県単独での施設の大規模改修が困難であることから、官民連携事業の可能性検討を模索。
- 産・官・学・金で構成する「長崎県インフラ地域協議会」を設置し、事業内容等の概略検討を実施(平成 29 年度/国交省 地域プラットフォーム形成支援事業を活用)。
- 概略検討した事業内容に関するマーケットサウンディングを実施し、民間の参入意欲が一定以上見込めることを確認(平成 30 年度/国交省 地域プラットフォーム形成支援事業を活用)。

1.3.4. 当該事業の発案経緯

前述の課題認識の通り、早急な課題解決が必要であること、行政単独での効果的な対策実施が困難であること、また平成 30 年度に実施したマーケットサウンディングにおいて、民間事業者の事業参画意向が一定程度確認できたことから、事業化に向けた具体的な事業範囲や条件、事業スキーム等の検討を行うこととした。

1.3.5. 当該事業の必要性

以下のような社会状況の変化から、観光需要の増大、来訪者の増加が見込まれており、元船地区の重要性が高まっていることから、上記課題の早期解決が必要である。

- 「明治日本の産業革命遺産」(平成 27 年)、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」(平成 30 年)の登録/元船地区は、この 2 つの世界遺産のうち、離島に位置する構成資産への唯一の発着航路を有する地区である。
- 今後、九州新幹線長崎ルートの開業(令和 4 年)、長崎駅に隣接した MICE 施設の開業(令和 3 年 11 月)が予定されている。

1.4. 検討体制の整備

1.4.1. 庁内の検討体制

- 長崎県における PFI 事業の主管課を事務局として、「長崎県 PPP/PFI 地域プラットフォーム」を設置。
- 当該調査におけるマーケットサウンディングについても実施方法に関する助言、プラットフォーム地域協議会を通じた関係者への周知、サウンディングの実施を行っている。

1.4.2. 民間の関係者との協力体制

- 当該調査において、当該地区における関係者（上屋利用者、離島航路運航者等）への検討状況の周知、利用状況等の聞き取りを行っている。

1.5. 調査の流れ

本調査の流れを以下に示す。

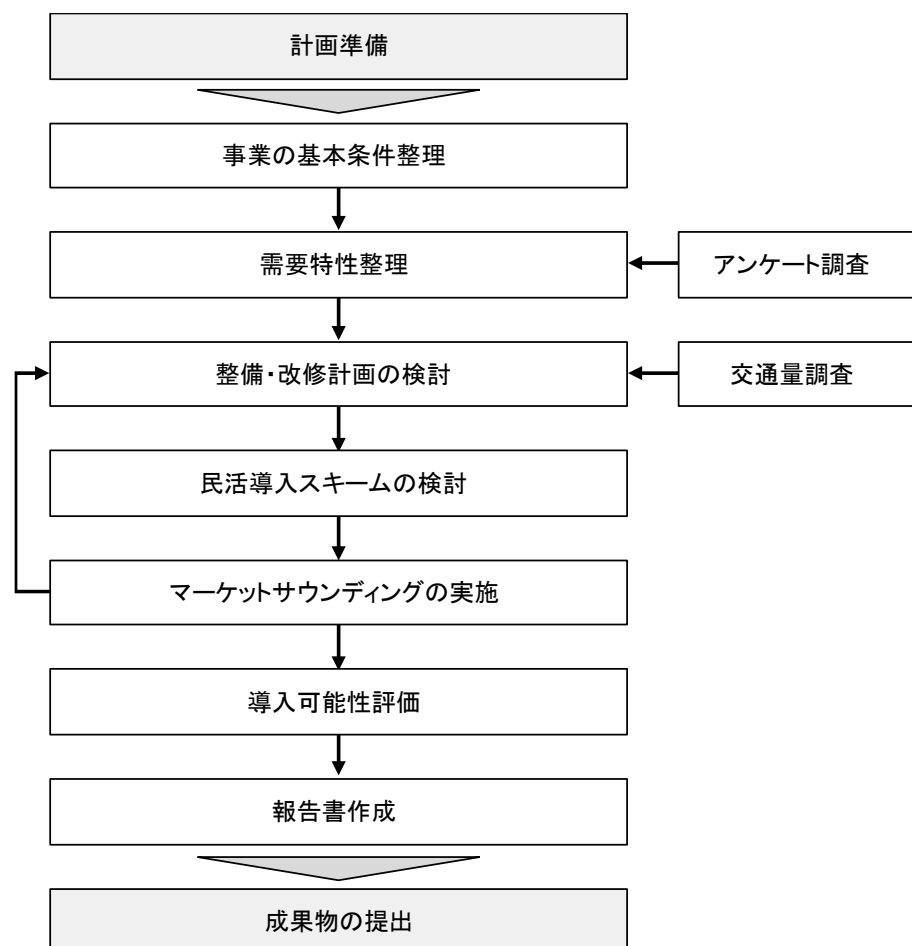


図 1.2.調査のフローチャート

2. 事業の基本条件整理

2.1. 既存施設等基本情報整理

2.1.1. 施設概要整理

既存港湾施設(長崎港ターミナル及びその附帯施設)、ドラゴンpromナード、元船上屋 B 棟・C 棟、元船広場、プラタナス広場について、施設規模・構造・築年数等に関する情報の整理を行った。



(1) 長崎港ターミナル

1) 施設概要

表 2.1.長崎港ターミナルの概要

種類(港湾法上の区分)	旅客施設
建設費	3,070 百万円
供用開始	平成 7 年 11 月(築 24 年)
構造	鉄筋コンクリート・2 階建て
面積	5,645.12 m ² (1 階 2,809.08 m ² 、2 階 2,836.04 m ²)
ターミナル内の施設	待合室、事務室、売店、食堂等
管理状況	指定管理者(令和 3 年度まで)
使用料収入	32,873 千円
使用料徴収費目	(空間使用) 船会社業務使用(切符売場、荷置き場等) 売店、食堂、荷物預り、その他等 (壁面使用) 公告料
管理運営費	84,602 千円(駐車場、元船広場含む)
現在の機能	離島航路、周遊クルーズ



図 2.2.長崎港ターミナル外観

2) 長崎港ターミナルの航路

表 2.2.長崎港ターミナルの航路(高速船・旅客船)

運航船社名	船名	船種	旅客数	便数	寄港地
五島産業汽船	びっぐあーす	高速船	300	日 3 便	長崎～鯛ノ浦漁港
	ありかわ8号	高速船	79		
九州商船	ペがさす	高速船	264	日 4～7 便	長崎～(奈良尾漁港)～ 福江～(奈良尾漁港)
	ペがさす 2	高速船	264		
	シープリンセス	高速船	140	日 2 便	長崎～有川
長崎汽船	鷹巣	旅客船	150	日 8 便	長崎～伊王島～高島
	俊寛	旅客船	268		
野母商船	ぐらばあ ^注	旅客船	650	日 2 便	長崎～長崎(蔭の尾)～長 崎(長浜)～長崎(蔭の尾) ～長崎(遠見)

注:ぐらばあは令和元年 9 月 30 日をもって運航終了

出典:長崎県資料(2019 年 4 月 1 日現在)

表 2.3.長崎港ターミナルの航路(内港フェリー)

運航船社名	船名	係留岸壁	積載能力	便数	寄港地
九州商船	椿	元船(-6m)	自動車 48 台、トラック 18 台、旅客 482 名	日 3 便	長崎～(奈良尾漁港)～福江 ～(相ノ浦(奈留))～(奈良 尾漁港)
	万葉				

出典:長崎県資料(2019 年 4 月 1 日現在)

表 2.4.長崎港ターミナルの航路(軍艦島クルーズ)

運航船社名	船名	発着場所	備考
(有)高島海上交通	ブラックダイヤモンド	元船棧橋	受付は元船地区外
	竹島丸		
	フロンティア		
やまさ海運(株)	マルベージャ	長崎港ターミナル	
	マルベージャ3		
	観光丸		

出典:長崎県資料



出典: 第3回長崎港長期構想検討委員会内港まちづくり部会からの最終報告(内港まちづくり部会)

図 2.3.長崎港のフェリー・旅客船航路

3) 長崎港ターミナルの利用者数の推移

表 2.5.長崎港ターミナルの利用者数推移(高速船・旅客船・フェリーの合計)

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
乗込人員(人)	449,508	394,050	371,181	380,804	377,119	379,326	384,721
上陸人員(人)	451,142	395,625	379,148	389,410	385,275	379,099	376,208
乗込・上陸計(人)	900,650	789,675	750,329	770,214	762,394	758,425	760,929
係留回数(回)	7,697	7,166	7,129	7,175	7,320	7,801	7,740

出典: 長崎県資料

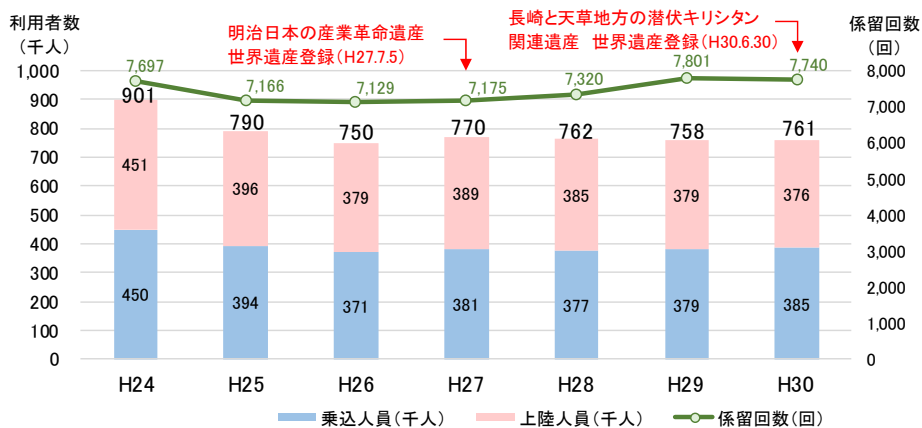


図 2.4.長崎港ターミナルの利用者数・係留回数の推移(高速船・旅客船・フェリーの合計)

表 2.6.長崎港ターミナル発着の軍艦島クルーズ利用者数推移

	H27	H28	H29	H30
乗降客数(人)	113,207	105,619	105,924	95,215
運行回数(回)	1,073	1,040	1,014	1,006

出典:長崎県資料

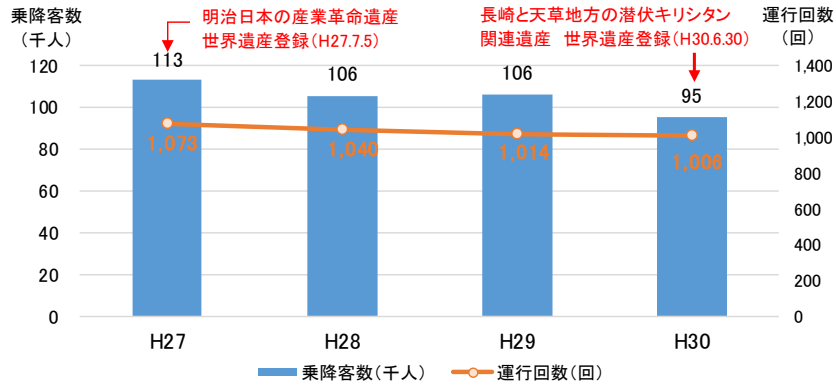


図 2.5.長崎港ターミナル発着の軍艦島クルーズ利用者数推移

表 2.7.参考)軍艦島クルーズ利用者数推移(全体)

		H27	H28	H29	H30
乗降客数(人)	長崎港ターミナル	113,207	105,619	105,924	95,215
	元船棧橋	92,469	88,615	81,249	67,226
	常磐ターミナル	108,127	126,247	137,143	130,809
	乗降客数計	313,803	320,481	324,316	293,250
運行回数(回)	長崎港ターミナル	1,073	1,040	1,014	1,006
	元船棧橋	690	717	672	672
	常磐ターミナル	2,756	3,327	3,613	3,664
	運行回数計	4,519	5,084	5,299	5,342

出典:長崎県資料

※長崎港ターミナル:やまさ海運、元船棧橋:高島海上交通、常磐ターミナル:シーマン商会、ユニバーサルワーカーズが運行

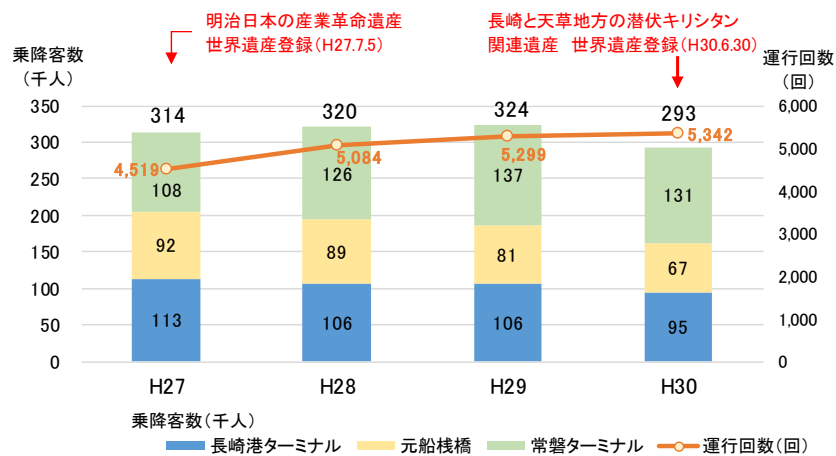


図 2.6.参考)軍艦島クルーズ利用者数推移(全体)

4) 長崎港ターミナルビルの利用料金

表 2.8.長崎港ターミナルビルの利用料金

	利用の種別	単位	金額(円)
1	船舶旅客取扱業者が切符売場又は荷置場としてその業務を行うための使用	1 m ² あたり 1 年につき	26,940
2	海運業者又は海運関連業者がその業務を行うための使用		30,110
3	売店の経営を行うための使用		30,110
4	食堂の経営を行うための使用		28,520
5	手小荷物預かり業を行うための使用		28,520
6	上記以外の目的のための使用		30,760
7	広告塔のための壁面の使用		23,330

(2) 長崎港ターミナルビル駐車場

1) 施設概要

表 2.9.長崎港ターミナルビル駐車場の概要(立体のみ)

種類(港湾法上の区分)	臨港交通施設(駐車場)
供用開始	平成7年11月(築24年)
構造	立体:鉄骨造・2階建て
面積	立体:建築面積2,447㎡、延床面積4,868㎡ 駐輪場:850㎡ 敷地面積(平面含む):5,125㎡
駐車台数	立体:一般車254台 平面:業務用42台、フェリー待合用60台、大型バス14台
管理状況	指定管理者(令和3年度まで)
使用料収入	103,666千円
使用料徴収費目	時間駐車料、月極駐車料
管理運営費	84,602千円(長崎港ターミナル、元船広場含む)

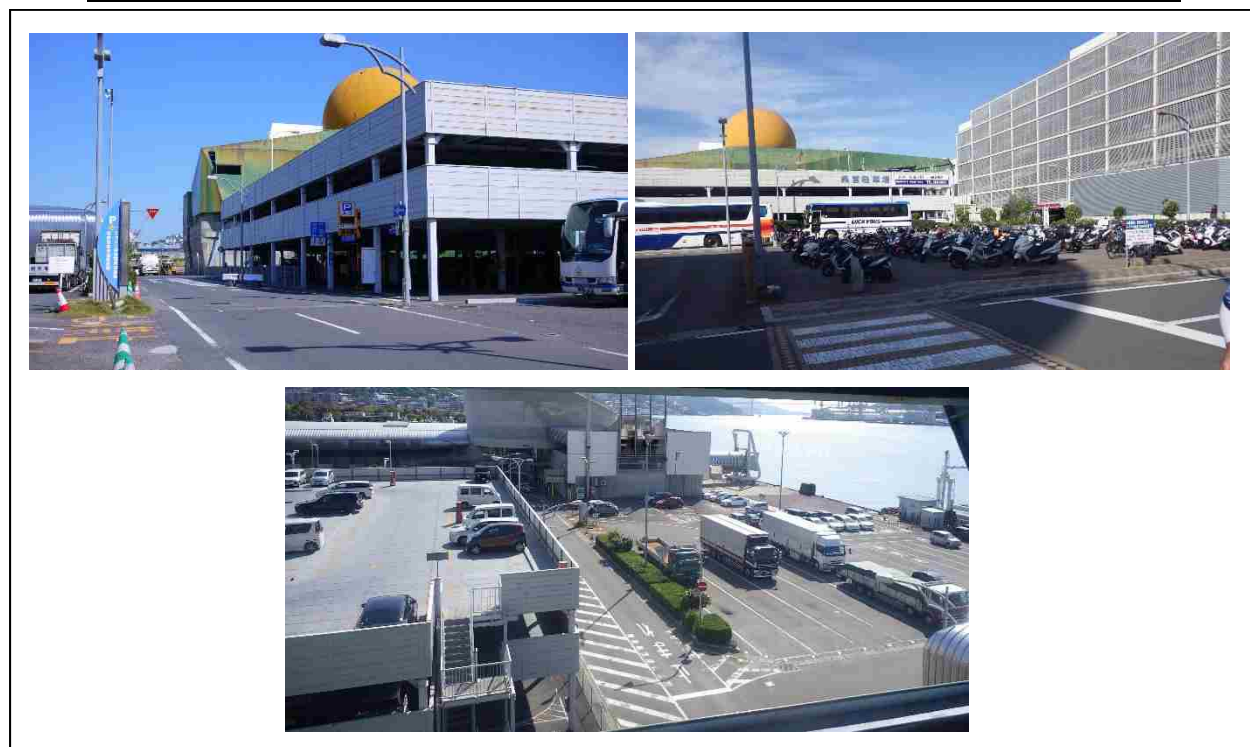
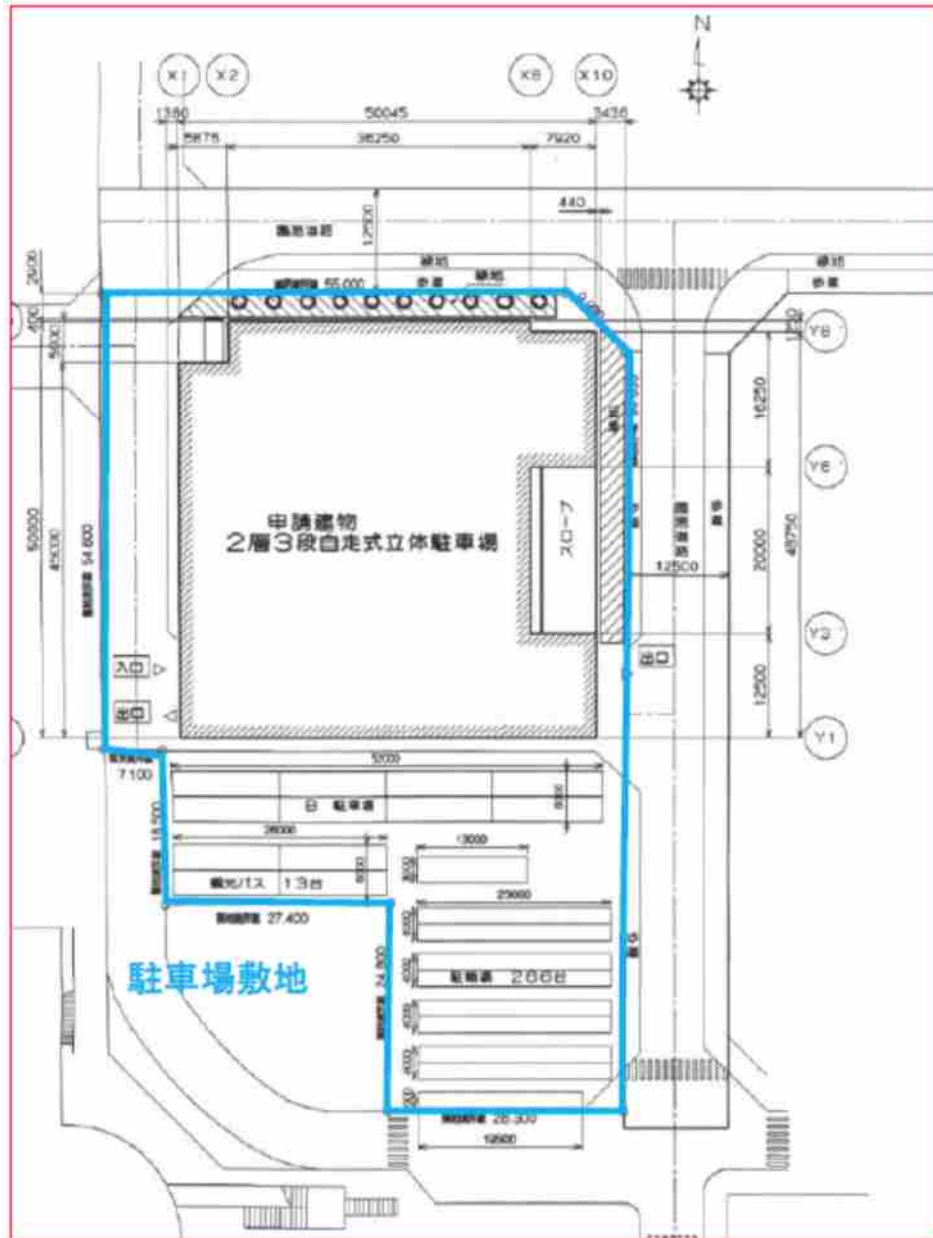


図 2.7.長崎港ターミナルビル駐車場外観



出典:長崎県 PPP/PFI セミナー・マーケットサウンディング資料(平成 30 年 10 月)

図 2.8.長崎港ターミナルビル駐車場の敷地

2) 長崎港ターミナルビル駐車場の利用状況

表 2.10.長崎港ターミナルビル駐車場利用台数及び利用料金収入の推移

	平成28年度		平成29年度		平成30年度	
	台数(台)	金額(円)	台数(台)	金額(円)	台数(台)	金額(円)
4月	14,290	5,021,460	15,905	6,211,860	15,572	5,778,480
5月	16,369	6,599,280	15,176	7,222,320	15,399	6,870,180
6月	5,731	5,512,860	15,057	5,657,140	15,698	5,891,260
7月	16,726	7,407,980	16,217	7,471,920	16,071	6,850,920
8月	15,455	10,126,680	12,209	9,427,200	14,682	9,224,280
9月	15,429	5,593,860	14,409	5,610,060	15,008	6,609,240
10月	15,643	6,503,100	14,831	6,256,680	14,385	6,155,040
11月	15,577	6,188,820	16,078	6,684,420	14,977	6,639,540
12月	17,428	6,066,840	16,880	5,715,240	16,891	5,780,400
1月	13,970	6,220,300	13,408	6,011,200	13,903	6,223,560
2月	13,153	5,187,720	12,613	4,981,440	13,647	5,848,080
3月	17,993	7,255,320	10,692	6,729,280	17,090	6,834,050
合計	177,764	77,684,220	173,475	77,978,760	183,323	78,705,030

■:機械異常あり

出典:長崎県資料

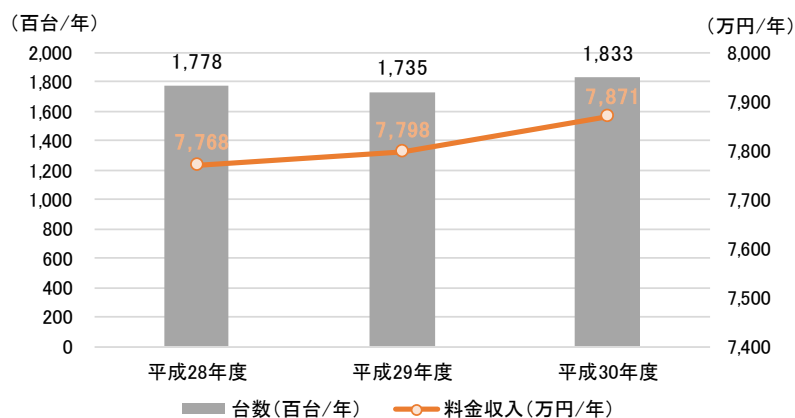


図 2.9.長崎港ターミナルビル駐車場利用台数及び利用料金収入の推移

3) 長崎港ターミナルビル駐車場の利用料金

表 2.11.長崎港ターミナルビル駐車場の利用料金

利用の種別	単位	金額(円)	備考	
長崎港 ターミナルビル 駐車場	自動車一台につき			
	1 時間駐車			
	1時間以内の駐車		無料	1時間を超えた場合は、最初の1時間分も加えた料金が必要
	30分	昼間 (午前8時～午後8時)	120	使用時間24時間までごとの上限額 2,880円 ただし、離島航路利用者は1,440円
		夜間 (午後8時～午前8時)	60	
	2 月極駐車			
		1月につき	17,470	
	3 屋外看板(アーチであるものを除く)			
		表示面積1㎡あたり 1年につき	1,800	
	4 自販機			
	1㎡あたり1年につき	11,100		

(3)ドラゴンプロムナード

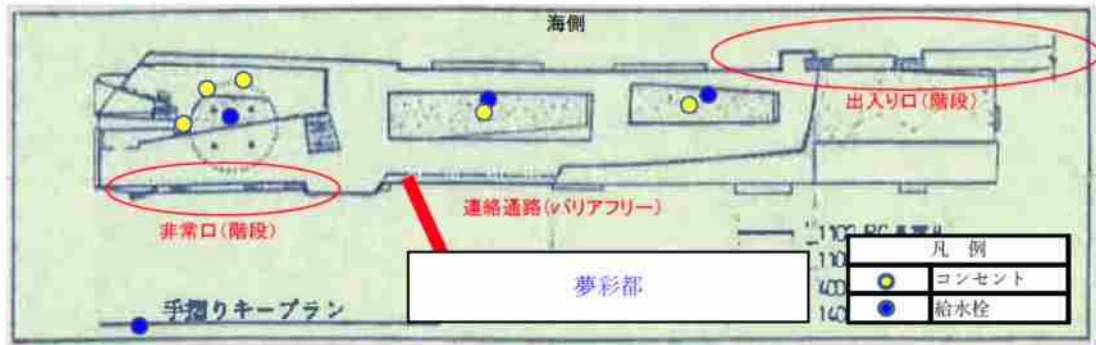
1) 施設概要

表 2.12.ドラゴンプロムナードの概要

種類(港湾法上の区分)	港湾環境整備施設(広場)
建設費	626 百万円
供用開始	平成 10 年 4 月(築 21 年)
構造	鉄筋コンクリート・2 階建て
面積	約 5,000 m ² (木造デッキ 約 2,300 m ² 、庭園約 1,600 m ² 、オレンジ球体 直径 19m)
開放時間	6:00~18:00
管理状況	指定管理者(令和 3 年度まで)
使用料収入	— (営利活動不可であったためこれまでの実績なし)
使用料徴収費目	広場使用料、自販機設置料(H30 の管理条例廃止により、営利活動が可能に)
管理運営費	4,282 千円
夢彩都連絡橋	道路を挟んだ対面の商業施設である夢彩都との連絡橋が本体施設と同時に整備されている。 <ul style="list-style-type: none">• L=22.45m、W=3.13m(有効幅員 2.4m)• 事業費 85 百万円
現在の機能	修学旅行の龍踊り体験、観光客の長崎港展望利用、市民の休息
その他	<ul style="list-style-type: none">• 元船上屋 C 棟の屋上に設置• 屋上積載荷重:500kg/m²• 上部は RC 造であり、鉄骨等の増築は困難(50 m²以下での増築は可能)



図 2.10.ドラゴンプロムナード外観



出典:長崎県 PPP/PFI セミナー・マーケットサウンディング資料(平成 30 年 10 月)

図 2.11.ドラゴンpromナード平面図

2)ドラゴンpromナードの利用状況

年間利用者 3,800 人/年

主に龍踊り体験の練習場としての利用(通行人数等は含まない)



出典:長崎港元船地区 2019 年度事業計画書(株)トラスティ建物管理・(株)プラネット共同事業体)

図 2.12.ドラゴンpromナードの利用者数内訳(平成 29 年度)



図 2.13.龍踊り体験の練習風景

3) 老朽化状況

ドラゴンプロムナードは、デッキの補修が多くみられる他、海沿いの影響もあり手摺り等の劣化が進んでいる。また、現在は展望台デッキへの立ち入りが禁止されている。

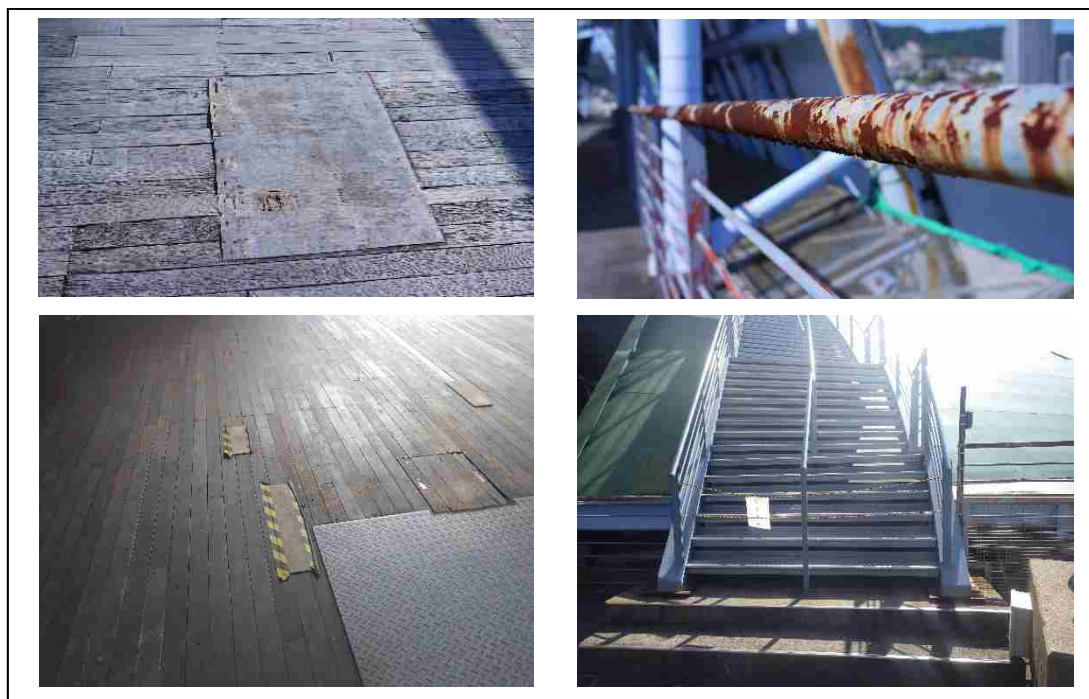


図 2.14.ドラゴンプロムナードの老朽化状況

(4) 元船上屋 B 棟

1) 施設概要

表 2.13.元船上屋 B 棟の概要

種類(港湾法上の区分)	荷さばき施設(上屋)
建設費	580 百万円
供用開始	平成 7 年 1 月(築 24 年)
構造	鉄骨造・平屋建て
面積	約 1,989 m ² (荷捌上屋 1,557 m ² 、事務室 3 室 378 m ² 等)
管理状況	直営
使用料収入	17,013 千円
使用料徴収費目	元船上屋使用料
管理運営費	6,921 千円
現在の機能	離島航路
その他	上屋に隣接する元船岸壁(-4.5m)では、内貿 RORO 船が発着



図 2.15.元船上屋 B 棟外観

2) 元船上屋の利用料金

元船上屋の使用料は、長崎県港湾管理条例により、以下の通りとなっている。元船上屋 C 棟についても同様である。

表 2.14.元船上屋の使用料

元船上屋	一般使用	貨物搬入の日から 15 日以内 1 日 1 平方メートルにつき	16.7 円
		貨物搬入の日から 16 日以上 1 日 1 平方メートルにつき	22.5 円
	事務室	1 月 1 平方メートルにつき	1,539 円

出典:長崎県港湾管理条例 別表 1

3) 内貿 RORO 船の状況

元船上屋 B・C 棟に隣接する元船岸壁(-4.5m)には、不定期で内貿 RORO 船の発着がある。
以下にその状況を整理する。

表 2.15.内貿 RORO 船の概要

運航船社名	船名	係留岸壁	総トン数	積載能力	便数	寄港地
五島汽船協業 組合	フェリーさくらⅡ	元船 (-4.5m)	883GT	トラック 14 台	不定期 (日 2 便)	長崎～福江

出典:長崎県資料(2019年4月1日現在)

(5) 元船上屋 C 棟

1) 施設概要

表 2.16.元船上屋 C 棟の概要

種類(港湾法上の区分)	荷さばき施設(上屋)
建設費	2,440 百万円
供用開始	平成 9 年 6 月(築 22 年)
構造	鉄筋コンクリート・2 階建て
面積	約 10,201 m ² (荷捌上屋 3 区分 9,188 m ² 、事務室 3 室 251 m ² 等)
管理状況	直営
使用料収入	65,013 千円
使用料徴収費目	元船上屋使用料
管理運営費	15,082 千円
現在の機能	離島航路、県外海上輸送倉庫、商業施設用保管倉庫
その他	上屋に隣接する元船岸壁(-4.5m)では、内貿 RORO 船が発着



図 2.16.元船上屋 C 棟外観

(6) 元船広場(おくんち広場)

1) 施設概要

表 2.17.元船広場の概要

種類(港湾法上の区分)	港湾環境整備施設(広場)
面積	約 1,877 m ²
管理状況	指定管理者(令和 3 年度まで)
使用料収入	370 千円
使用料徴収費目	広場使用料
管理運営費	84,602 千円(長崎港ターミナル、駐車場含む)
現在の機能	おくんちお旅所 各種イベント

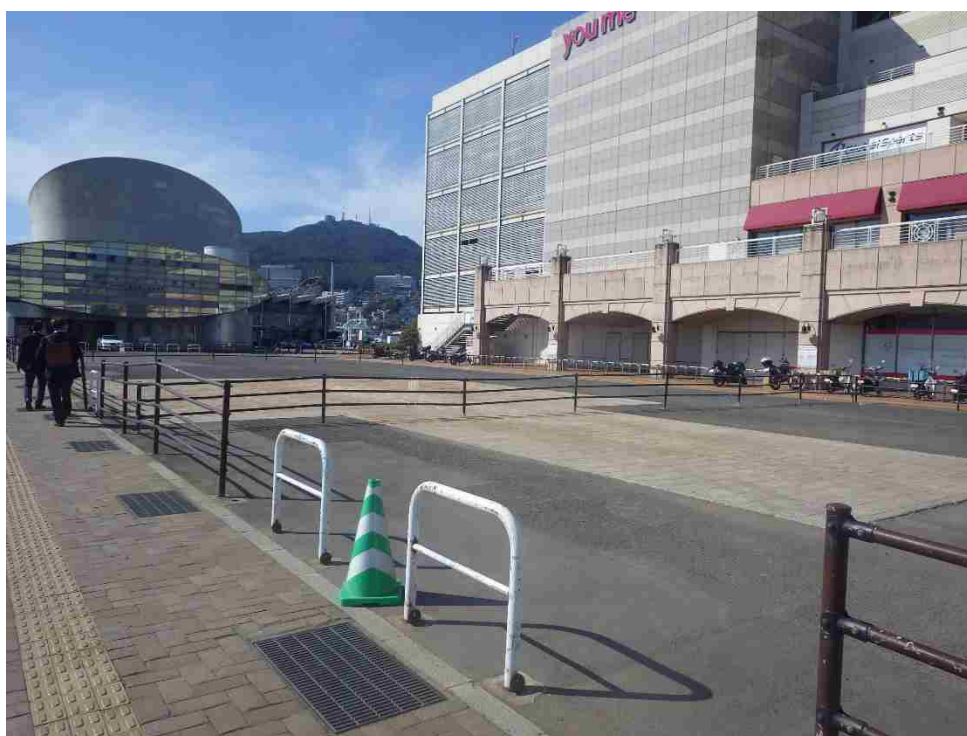


図 2.17.元船広場外観

2) 元船広場の利用料金

表 2.18.元船広場の使用料

港湾施設用地	物干場及び 物置場	1平方メートル 1 月	157 円
--------	--------------	-------------	-------

出典:長崎県港湾管理条例 別表 1

(7) プラタナス広場(元船緑地)

1) 施設概要

表 2.19.プラタナス広場の概要

種類(港湾法上の区分)	港湾環境整備施設(広場)
供用開始	平成 21 年(整備後 10 年)
面積	約 2,749 m ²
管理状況	指定管理者(令和 5 年度まで)
使用料徴収費目	広場使用料
その他	元船棧橋、岸壁(-4.5m)、物揚場(-3.0m)が隣接。元船棧橋からは軍艦島クルーズが発着((有)高島海上交通)。



図 2.18.プラタナス広場外観

2) 元船棧橋からの軍艦島クルーズの利用状況

表 2.20.元船棧橋発着の軍艦島クルーズ利用者数推移

	H27	H28	H29	H30
乗降客数(人)	92,469	88,615	81,249	67,226
運行回数(回)	690	717	672	672

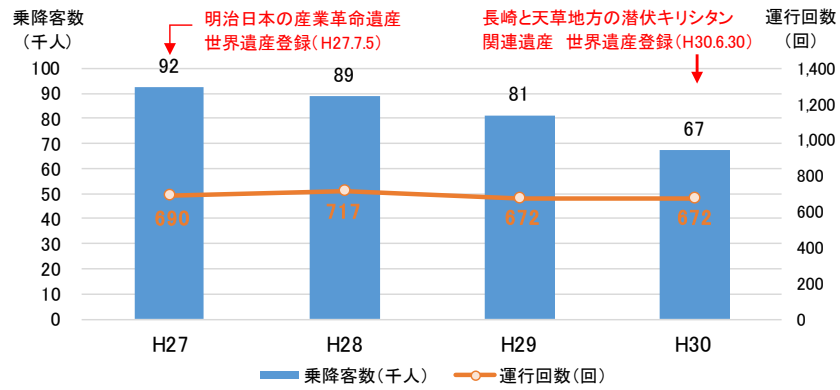


図 2.19. 元船棧橋発着の軍艦島クルーズ利用者数推移

(8) 施設概要整理のまとめ

表 2.21.施設概要一覧

No	施設名		種類（港湾法上の区分）		港湾台帳 施設番号	建設費 （百万）	供用開始	築年数	施設概要	現行制度 （H31.4～）	使用料収入	使用料徴収費目
1	長崎港 ターミナル	長崎港 ターミナルビル （A棟）	旅客施設	旅客施設	G-4-2	3,070	H7.11	24	構造：鉄筋コンクリート2階建 面積：5,645.12㎡ 1階 2,809.08㎡、2階 2,836.04㎡ 配置：待合室、事務室、 売店、食堂等	指定管理者	○	（空間使用）船会社業務使用 （切符売場、荷置き場等） 売店、食堂、荷物預り、その他等 （壁面使用）公告料
2		長崎港 ターミナルビル 駐車場	臨港交通施設	駐車場	D-4-5 （一部）		H7.11	24	（立体）S造2階建、一般車：254台 建築面積：2,447㎡ 述床面積：4,868㎡ （平面）業務用42台、7エリ待合用60台、 大型バス14台、 駐輪場約850㎡ （敷地）5,125㎡	指定管理者	○	時間駐車料、月極駐車料
4	元船広場（おくんち広場）		港湾環境整備施設	広場			H27.3	4	A=1,877㎡	指定管理者	○	広場使用料
3	ドラゴンpromナード		港湾環境整備施設	広場	F-5-15	626	H10.4	21	構造：鉄筋コンクリート2階建 面積：約5,000㎡ 配置：木造デッキ約2,300㎡ 庭園 約1,600㎡ ホッパ球 直径19m	指定管理者	○ （予定）	広場使用料、自販機設置料
	（夢彩都連絡橋）					85	H10.4	21	L=22.45m W=3.13m（有効W=2.4m）	-	-	
5	元船緑地 （プラタナス広場）		港湾環境整備施設	広場	L-2-3D		H21	10	A=2,749㎡	指定管理者	○ （予定）	広場使用料
6	元船上屋（B棟）		荷さばき施設	上屋	F-5-14	580	H7.1	24	構造：鉄骨造平屋建 面積：1,989㎡ 配置：荷捌上屋1,557㎡、事務室3室378㎡	直営	○	元船上屋使用料
7	元船上屋（C棟）		荷さばき施設	上屋	F-5-15	2,440	H9.6	22	構造：鉄筋コンクリート2階建 面積：10,201㎡ 配置：荷捌上屋、3区分9,188㎡ 事務室3室251㎡	直営	○	元船上屋使用料
8	臨港道路		臨港交通施設	道路	D-1-34		H11		L=720m W=14.0（7.0）m	-	×	なし

※参考：地区内大型商業施設駐車場 850台

2.1.2. 関連法令等の整理

(1) 都市計画法・港湾法等

対象地の都市計画法における区域区分は「市街化区域」、用途地域は「商業地域(容積率400%、建ぺい率80%)」となっている。



出典:長崎市都市計画図

図 2.20.対象地の区域区分・用地地域

また、対象地は、都市計画上の「臨港地区」における港湾法上の「商港区」に指定されており、「旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域」となっている。分区指定された区域には、建築基準法第48条及び第49条の規定(用途地域及び特別用途地域の用途規制)は適用されない。施設整備に関しては、「長崎県が港湾管理者である港湾の臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例」への適合が前提となる。

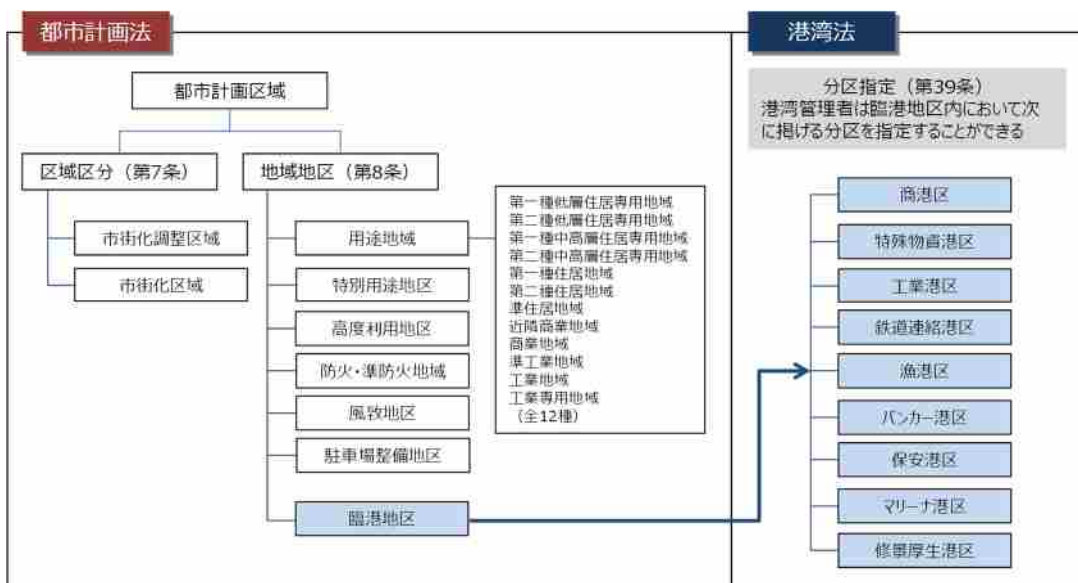
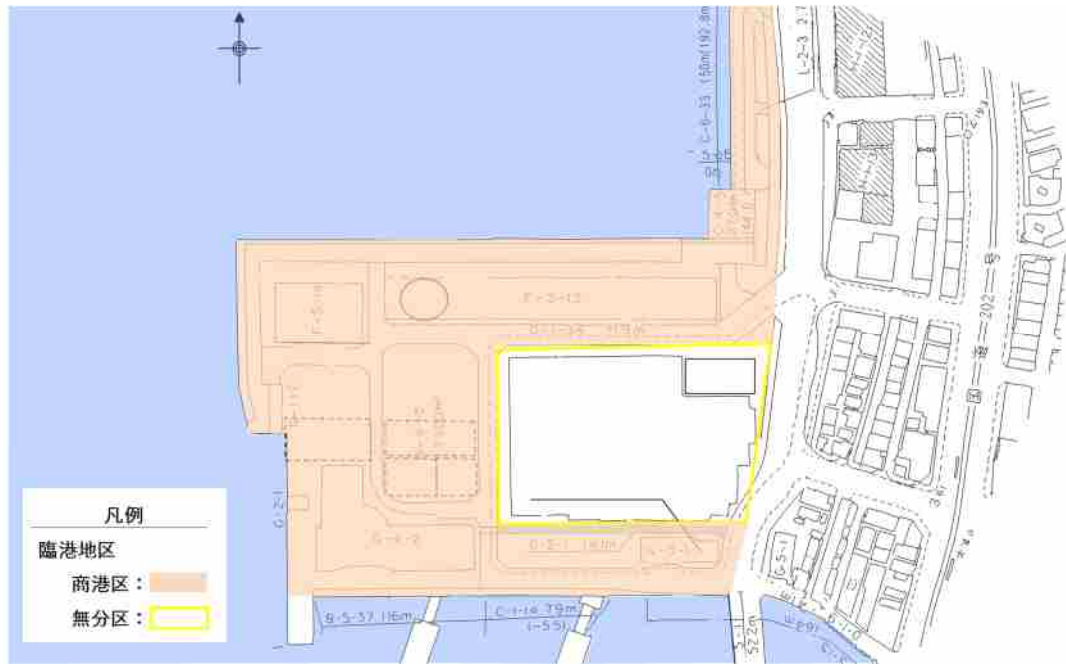


図 2.21.都市計画法と港湾法の関係



出典：長崎県資料

図 2.22.都市計画法と港湾法の関係

表 2.22.商港区での規定

(商港区の区域内に建設してはならない構築物)

次の各号に掲げる構築物以外のもの

- 1 法^註第2条第5項第2号から第10号の2まで及び第12号に掲げる港湾施設(危険物置場、貯油施設及びセメントサイロを除く。)
- 2 海上運送事業、港湾運送事業、倉庫業、道路運送事業、通運事業及びその他知事が指定する事業の用に供する事務所並びにこれらの附帯施設
- 3 税関、海運局、港湾建設局、海上保安部、検疫所及びその他知事が指定する官公署の事務所並びにこれらの附帯施設
- 4 物品販売業及び飲食店営業(風俗営業等取締法(昭和23年法律第122号)第1条の規定に該当するものを除く。)の用に供する店舗、旅館及びホテル並びにこれらの附帯施設
- 5 中央市場
- 6 公共駐車場

注：港湾法

出典：長崎県が港湾管理者である港湾の臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例

表 2.23.港湾法第 2 条第 5 項(抜粋)

(定義)
第二条
5 この法律で「港湾施設」とは、港湾区域及び臨港地区内における第一号から第十一号までに掲げる施設並びに港湾の利用又は管理に必要な第十二号から第十四号までに掲げる施設をいう。
二 外郭施設 防波堤、防砂堤、防潮堤、導流堤、水門、閘門、護岸、堤防、突堤及び胸壁
三 係留施設 岸壁、係船浮標、係船くい、棧橋、浮棧橋、物揚場及び船揚場
四 臨港交通施設 道路、駐車場、橋梁、鉄道、軌道、運河及びヘリポート
五 航行補助施設 航路標識並びに船舶の入出港のための信号施設、照明施設及び港務通信施設
六 荷さばき施設 固定式荷役機械、軌道走行式荷役機械、荷さばき地及び上屋
七 旅客施設 旅客乗降用固定施設、手荷物取扱所、待合所及び宿泊所
八 保管施設 倉庫、野積場、貯木場、貯炭場、危険物置場及び貯油施設
八の二 船舶役務用施設 船舶のための給水施設、給油施設及び給炭施設(第十三号に掲げる施設を除く。)、船舶修理施設並びに船舶保管施設
八の三 港湾情報提供施設 案内施設、見学施設その他の港湾の利用に関する情報を提供するための施設
九 港湾公害防止施設 汚濁水の浄化のための導水施設、公害防止用緩衝地帯その他の港湾における公害の防止のための施設
九の二 廃棄物処理施設 廃棄物埋立護岸、廃棄物受入施設、廃棄物焼却施設、廃棄物破碎施設、廃油処理施設その他の廃棄物の処理のための施設(第十三号に掲げる施設を除く。)
九の三 港湾環境整備施設 海浜、緑地、広場、植栽、休憩所その他の港湾の環境の整備のための施設
十 港湾厚生施設 船舶乗組員及び港湾における労働者の休泊所、診療所その他の福利厚生施設
十の二 港湾管理施設 港湾管理事務所、港湾管理用資材倉庫その他の港湾の管理のための施設(第十四号に掲げる施設を除く。)
十二 移動式施設 移動式荷役機械及び移動式旅客乗降用施設

出典:港湾法

なお、対象地の港湾計画上の区分は埠頭用地となっており、荷捌き施設、旅客施設、保管施設、港湾厚生施設、港湾管理施設等、埠頭の機能を発揮するために必要な用地と位置づけられている。



図 2.23.長崎港港湾計画図

(2) 行政財産の使用・貸し付けに係る法令

行政財産の使用・貸し付けに係る法令を以下に整理する。

1) 行政財産の使用許可に係る法令

行政財産の使用を許可する場合は、地方自治法による制限を受ける。

原則、行政財産の使用については、地方自治法第 238 条の 4 第 7～9 項に基づく制限が適用され、借地借家法の適用外となる。

また、長崎県港湾管理条例第 6 条において使用許可の期間の上限が示されており、専属使用の許可期間は 1 年以内となっている。

表 2.24.地方自治法による行政財産の使用許可

(行政財産の管理及び処分) 第二百三十八条の四 7 行政財産は、その用途又は目的を妨げない限度においてその使用を許可することができる。 8 前項の規定による許可を受けてする行政財産の使用については、 <u>借地借家法(平成三年法律第九十号)の規定は、これを適用しない。</u> 9 第七項の規定により行政財産の使用を許可した場合において、公用若しくは公共用に供するため必要を生じたとき、又は許可の条件に違反する行為があると認めるときは、 <u>普通地方公共団体の長又は委員会は、その許可を取り消すことができる。</u>

出典:地方自治法

表 2.25.長崎県港湾施設管理条例による使用許可の期間

(通常使用の許可基準) 第6条 知事は、通常使用の許可の申請が次の各号のいずれかに該当すると認める場合を除き、許可しなければならない。 (6) 専用使用にあつては、その期間が1年を超えるとき、又はその期間が1年を超えない場合であつても当該期間が当該使用に係る港湾施設の使用の目的その他に照らし適切でないと認められるとき。
--

出典:長崎県港湾施設管理条例

2) 行政財産の貸し付けに係る法令

行政財産の貸し付けを行う場合は、地方自治法及び地方自治法施行令による制限を受ける。

原則、貸し付けについては地方自治法第 238 条の 4 第 2 項第 1～6 号に基づく制限を受け、同条第 2 項によると、行政財産である土地の供用の目的を効果的に達成することに資する堅固な建物(鉄骨造、コンクリート造、石造、れんが造その他これらに類する構造の土地に定着する工作物)を所有する場合には貸し付けが認められる。

また、長崎県公有財産取扱規則第 21 条の 2 の規定により、行政財産を貸し付ける場合の貸付期間及び使用料は、普通財産の規定に準ずることとなっている。

表 2.26.地方自治法による行政財産の貸し付け

(行政財産の管理及び処分)
第二百三十八条の四
2 行政財産は、次に掲げる場合には、その用途又は目的を妨げない限度において、貸し付け、又は私権を設定することができる。
一 当該普通地方公共団体以外の者が行政財産である土地の上に <u>政令で定める堅固な建物その他の土地に定着する工作物であって当該行政財産である土地の供用の目的を効果的に達成することに資すると認められるものを所有し、又は所有しようとする場合</u> (当該普通地方公共団体と一棟の建物を区分して所有する場合を除く。)において、その者(当該行政財産を管理する普通地方公共団体が当該行政財産の適正な方法による管理を行う上で適当と認める者に限る。)に当該土地を貸し付けるとき。
二 普通地方公共団体が国、他の地方公共団体又は政令で定める法人と行政財産である土地の上に一棟の建物を区分して所有するためその者に当該土地を貸し付ける場合
三 普通地方公共団体が行政財産である土地及びその隣接地の上に当該普通地方公共団体以外の者と一棟の建物を区分して所有するためその者(当該建物のうち行政財産である部分を管理する普通地方公共団体が当該行政財産の適正な方法による管理を行う上で適当と認める者に限る。)に当該土地を貸し付ける場合
四 行政財産のうち庁舎その他の建物及びその附帯施設並びにこれらの敷地(以下この号において「庁舎等」という。)についてその床面積又は敷地に余裕がある場合として政令で定める場合において、当該普通地方公共団体以外の者(当該庁舎等を管理する普通地方公共団体が当該庁舎等の適正な方法による管理を行う上で適当と認める者に限る。)に当該余裕がある部分を貸し付けるとき(前三号に掲げる場合に該当する場合を除く。)
五 行政財産である土地を国、他の地方公共団体又は政令で定める法人の経営する鉄道、道路その他政令で定める施設の用に供する場合において、その者のために当該土地に地上権を設定するとき。
六 行政財産である土地を国、他の地方公共団体又は政令で定める法人の使用する電線路その他政令で定める施設の用に供する場合において、その者のために当該土地に地役権を設定するとき。

出典:地方自治法

表 2.27.政令で定める堅固な建物(地方自治法施行令)

(行政財産である土地を貸し付けることができる堅固な工作物)
第百六十九条 地方自治法第二百三十八条の四第二項第一号に規定する政令で定める堅固な建物その他の土地に定着する工作物は、鉄骨造、コンクリート造、石造、れんが造その他これらに類する構造の土地に定着する工作物とする。

出典:地方自治法施行令

表 2.28.長崎県公有財産取扱規則による行政財産の貸付期間・貸付料

(行政財産の貸付け等)
第 21 条の2 次条から第 25 条まで及び第 35 条の規定は、行政財産を貸し付け、又は行政財産である土地に地上権若しくは地役権を設定する場合について準用する。
2 前項の規定により準用する第 24 条第1項の規定にかかわらず、地上権又は地役権を設定する場合の設定期間は、30 年を超えない期間とする。
(貸付料)
第 23 条の2 普通財産の貸付料は、知事が別に定める基準により算定した額とする。
(貸付けの期間)
第 24 条 普通財産は、次に掲げる期間を超えて貸し付けてはならない。ただし、知事が特に必要と認めるときは、この限りでない。
(1) 建物の所有を目的とするための土地及びその従物 30 年(借地借家法(平成3年法律第 90 号)第 22 条の規定を適用する場合にあっては、50 年)
(2) 植樹を目的とするための土地及びその従物 20 年
(3) 前2号以外の目的のための土地及びその従物 10 年
(4) 建物その他 5年
2 前項の期間(同項第1号括弧書の期間は除く。)は、更新することができる。ただし、更新のときから前項の期間(同項第1号の場合にあっては、10 年(最初の更新にあっては、20 年))を超えることはできない。
3 期間を更新しようとするときは、期間満了の日1月前までに、借受人に公有財産貸付(権利設定)契約更新申請書(様式第 15 号)を提出させ、内容調査のうえ、契約書案その他必要な書類を添えて、知事の決裁を受けなければならない。

出典:長崎県公有財産取扱規則

【参考】借地借家法による定期借地権

平成 3 年に制定され、平成 4 年に施行された「借地借家法」によって新しく設けられた制度である。

事業用定期借地権は、事業の用に供する建物(居住用を除く)の所有を目的とするもので、10 年以上 50 年未満として契約する場合には、一般定期借地権と同様に、契約の更新、建物再築による期間の延長、期間満了における建物買取請求権が適用されない。

事業用定期借地権は、創設された当初は期間 10 年以上 20 年以下と、短期間の活用が想定されていたが、平成 20 年 1 月に 10 年以上 50 年未満に改正されている。また、事業用定期借地権で 30 年以上の契約期間を定める場合には、同法 24 条の建物譲渡特約付借地権を併用することもできる。

表 2.29.定期借地権の種類

借地権	存続期間	利用目的	契約方法	借地関係の終了	契約終了時の建物
定期借地権					
一般定期借地権 (法 22 条)	50 年以上	用途制限なし	公正証書等の書面で行い、以下の 3 つの特約を定める。 • 契約の更新をしない • 存続期間の延長をしない • 建物の買取請求をしない	期間満了による	原則として借地人は建物を取り壊して土地を返還する。
事業用定期借地権 (法 23 条)	10 年以上 50 年未満	事業用建物 所有に限る (居住用は不可)	公正証書による設定契約で、以下の 3 つの特約を定める。 ① 契約の更新をしない ② 存続期間の延長をしない ③ 建物の買取請求をしない	期間満了による	原則として借地人は建物を取り壊して土地を返還する。
建物譲渡特約付 借地権(法 24 条)	30 年以上	用途制限なし	30 年以上経過した時点で建物を相当の対価で地主に譲渡することを特約する。口頭でも可。	建物譲渡による	• 建物は地主が買取る。 • 建物は取去せず土地を返還する。 • 借地人または借家人は継続して借家として住まうことができる。
普通借地権	30 年以上	用途制限なし	制約なし。口頭でも可。	• 法定更新される。 • 更新を拒否するには正当事由が必要。	• 建物買取請求権がある。 • 買取請求権が行使されれば建物はそのまま土地を明け渡す。借家関係は継続される。

※国土交通省HPより整理

3) PFI 法における行政財産の貸し付け

PFI 手法による事業実施において、民間事業者に行政財産の土地の貸し付けを行う場合は、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」(以下、「PFI法」という。)による制限を受ける。

PFI 法第 69 条では、選定事業の用に供するため、行政財産の貸し付けを可能としている。同条に基づく貸し付けの場合には、借地借家法の適用外となる。

また、同法第 71 条では、行政財産等は無償又は時価より低い対価で事業者を使用させることができる旨が規定されている。

表 2.30.PFI 法による行政財産の貸し付けと無償使用等

(行政財産の貸付け) 第六十九条 6 地方公共団体は、必要があると認めるときは、地方自治法第二百三十八条の四第一項の規定にかかわらず、選定事業の用に供するため、 <u>行政財産(同法第二百三十八条第三項に規定する行政財産をいう。次項から第十項まで及び次条第五項から第八項までにおいて同じ。)</u> を選定事業者に貸し付けることができる。 11 前各項の規定による貸付けについては、民法第六百四条並びに <u>借地借家法(平成三年法律第九十号)第三条及び第四条の規定は、適用しない。</u>
(国有財産の無償使用等) 第七十一条 2 地方公共団体は、必要があると認めるときは、選定事業の用に供する間、公有財産(地方自治法第二百三十八条第一項に規定する公有財産をいう。)を <u>無償又は時価より低い対価で選定事業者を使用させることができる。</u>

出典:民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律

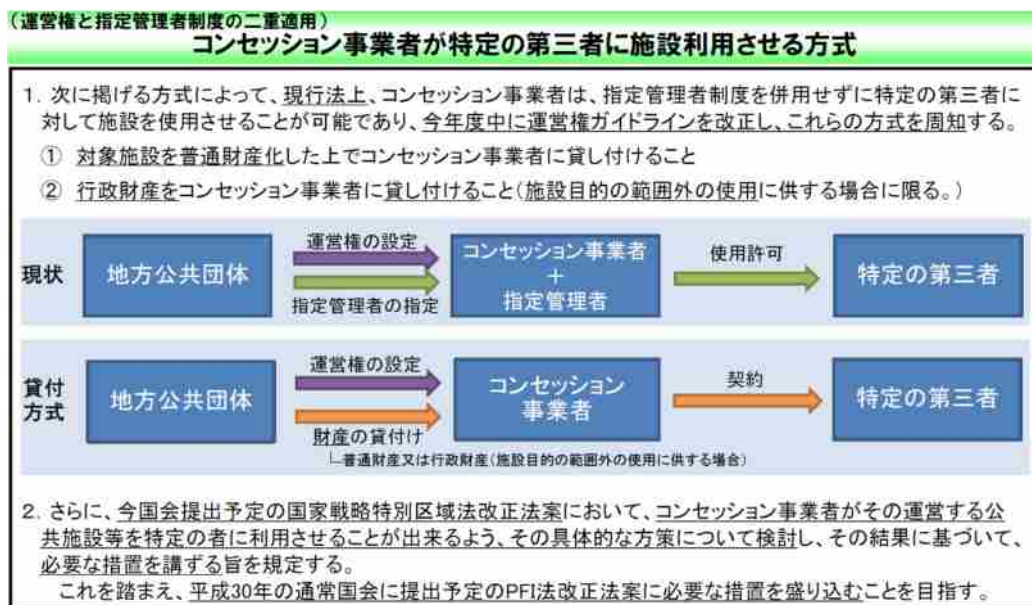
4) コンセッション事業における運営権と土地等賃貸借の関係

コンセッション事業における公共施設等運営権(以下、「運営権」という。)の中には、対象となる公共施設等の敷地の使用権は運営権の中に含まれており、実施契約のほかには行政財産等の賃貸借契約、使用許可は不要と考えられる。

ただし、「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(平成30年10月内閣府)」(以下、「ガイドライン」という。)によると、「運営権には公共施設等の利用に係る処分の権限は含まれない」とされており、運営権者が建物の一部を第三者に貸し付ける場合には、公共施設等の管理者と運営権者との間で、別途賃貸借契約等を契約した上で、第三者へ転貸する必要が生じる。

また、対象施設が地方自治法に基づく公の施設の場合、第三者への転貸利用は、以下の2つの手法が考えられる。

- ① 指定管理者制度を併用して、当該公の施設に係る使用許可等の行政処分により行う方法(施設の目的内使用の場合)
- ② PFI法第69条第6項等に基づき、施設の賃借権等を得た上で、第三者に転貸する方法(施設の目的外使用の場合)



出典: 運営権方式と指定管理者制度の二重適用が不要となる方式の検討状況について(平成29年2月17日 未来投資会議構造改革徹底推進会合 内閣府民間資金等活用事業推進室)

図 2.24.コンセッション事業者が特定の第三者に施設利用させる方式

(3) コンセッション事業における公共施設等の利用料金設定

コンセッション事業における公共施設等の利用料金は、PFI 法第 17 条、第 18 条に基づく実施方針に関する条例及び実施方針に定められた上限、幅等から、運営権者が設定を行う。

公の施設において、運営権者が指定管理者として当該施設を管理する場合、これまでは利用料金の設定には、地方公共団体の承認が必要であったが、平成 30 年の PFI 法改正により、上記実施方針に関する条例及び実施方針で定められた範囲であれば、承認を要せず、届出で可能となるよう、地方自治法の特例制度が設けられている。

(2) 公共施設等運営権者が公の施設の指定管理者を兼ねる場合*における地方自治法の特例

①利用料金の設定の手続については、実施方針条例において定められた利用料金の範囲内で利用料金の設定を行うなどの条件を満たした場合に地方公共団体の承認を要しない旨の地方自治法の特例を設ける。
 ②公共施設等運営権の移転を受けた者を新たに指定管理者に指定する場合において、条例に特別の定めがあるときは、事後報告で可とする旨の地方自治法の特例を設ける。

	コンセッション制度	指定管理者制度		コンセッション制度	指定管理者制度
利用料金の設定	届出	承認		届出	届出
運営権の移転の許可・指定管理者の指定に係る議会の議決	条例に特別な定めがある場合において不要	必要	PFI法による特例	条例に特別な定めがある場合において不要	条例に特別な定めがある場合において事後報告で可

* 国際会議場施設、音楽ホール等の文教施設など

条例で地方公共団体が設定

出典：民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(PFI 法)の一部を改正する法律(平成 30 年法律第 60 号)の概要(内閣府)

図 2.25.公共施設等運営権者が公の施設の指定管理者を兼ねる場合における地方自治法の特例

2.1.3. 各施設の管理・運営状況整理および地区内事業者の意向把握

(1) 各施設の管理・運営状況整理

1) 指定管理者の管理・運営状況

対象施設のうち、上屋を除く各施設は、1つの指定管理者による一括の管理が行われている。以降では、現在の指定管理者(株)トラスティ建物管理・(株)プラネット共同事業体の管理・運営状況を整理する。

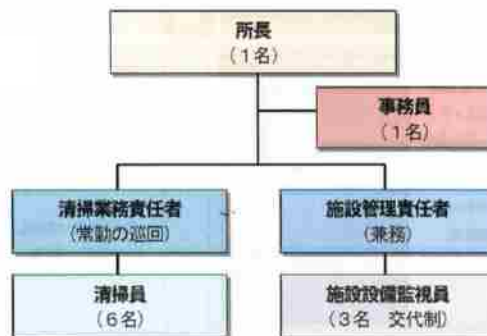
表 2.31.指定管理者の事業範囲

指定管理者の事業範囲	長崎港ターミナルビル、ターミナルビル駐車場、ドラゴンプロムナード、元船広場(おくんち広場)、プラタナス広場(元船緑地)
------------	---

a) 人員体制

現在の指定管理者の人員体制は図 2.26 に示すとおりであり、所長 1 名、事務員 1 名、清掃業務責任者 1 名、清掃員 6 名、施設設備監視員 3 名の計 12 名(別途繁忙期の応援あり)で業務にあたっている。

また、施設の管理・運営にあたっては、表 2.32 に示す有資格者が必要とされている。



出典:長崎港元船地区 2019 年度事業計画書(株)トラスティ建物管理・(株)プラネット共同事業体)

図 2.26.指定管理者の人員体制

表 2.32.施設の管理・運営に必要となる有資格者

- | | |
|-----------------------|--------------|
| • 建物環境衛生管理技術者 | • 電気主任技術者 |
| • 1 級若しくは 2 級建築士 | • 宅地建物取引士 |
| • 1 級若しくは 2 級建築施工管理技士 | • 電気工事士 |
| • ビルクリーニング技能士 | • 清掃作業監督者 など |

(2) 地区内事業者の意向把握

元船地区の現状課題や将来需要を把握するため、地区内事業者に対してヒアリング調査を行った。以降にその結果を示す。

1) ヒアリング対象者

ヒアリングの対象とした地区内事業者は、以下のとおりである。

表 2.33.地区内事業者ヒアリング対象

分類	事業者名
地区内港湾施設指定管理者	(株)トラスティ建物管理・(株)プラネット共同事業体
地区内大型商業施設	株式会社イズミ
地区内上屋使用事業者	
長崎港ターミナル船舶旅客取扱事業者	五島産業汽船株式会社
	九州商船株式会社
	長崎汽船株式会社
	やまさ海運株式会社
	野母商船株式会社

2) ヒアリングの実施

ヒアリングは、以下の方法、日程で実施した。

表 2.34.地区内事業者へのヒアリング方法と日程

対象	実施方法	実施日
地区内港湾施設指定管理者	受発注者共同の ヒアリング	令和元年 11 月 26 日
地区内大型商業施設		令和元年 11 月 15 日
地区内上屋使用事業者	発注者による ヒアリング	
長崎港ターミナル船舶旅客取扱事業者		

3) ヒアリング結果概要

以降に、各分類別のヒアリング結果概要を示す。

a) 地区内港湾施設指定管理者

表 2.35.地区内港湾施設指定管理者ヒアリング結果概要

近年の利用者の動向	長崎港ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> 世界遺産登録により、上五島への利用者は増えたと聞いている。
	ターミナル駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の利用が航路利用者のものでおらず、商業施設利用が多いため、世界遺産登録等の影響は不明。 商業施設利用者が6割程度となっている。 駐輪場は、ぐらばあの運航が無くなったため、通勤利用者分が減少した。
九州新幹線開業などによる利用者への影響		<ul style="list-style-type: none"> 長崎港ターミナル、ターミナル駐車場とも、大きな影響はないと思われる。
ターミナル駐車場の状況	利用者の行先	<ul style="list-style-type: none"> 詳細に把握していないが、商業施設の利用者は非常に多い。 60分無料を利用し、一旦出庫して再入庫する方もいる。
	満車になる日時や状況	<ul style="list-style-type: none"> 通常の土日はそれほど満車にはならないが、GWやお盆、年末年始が混雑し、8時台から満車状態となる。 上記では、西側入口からタクシールール、駐輪場前までの入庫待ち行列となる。 商業施設のポイントデーの日に満車となる状況がよくある。
	航路利用者の駐車場利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 航路利用者は、駐車場を利用する割合は高いと思う。 駐車場が混む時期は、満車のリスクを避けて公共交通機関を利用する方もいる。
	周辺の混雑状況	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設とC棟の間で入庫待ちの行列ができ、信号交差点まで影響が出ることもある。 出庫は、大波止ビル前で信号待ちによる行列ができることが多い。
	駐車場の必要規模	<ul style="list-style-type: none"> 月極め貸しを一定台数行っているが、空き待ちの人もいるため、需要はある。 具体的な台数は難しいが、今の倍の台数があっても需要はあると思う。
元船地区の課題、必要な機能		<p>(長崎港ターミナル)</p> <ul style="list-style-type: none"> 雨漏りも多く、老朽化も目立ってきている。 売店が少なく、コンビニがほしいとの要望も多い。 テナントについては、現在入居されている方を優先にする規定があるため、こちらから入れ替えを行うような営業活動はしていない。

b) 地区内大型商業施設

表 2.36.地区内大型商業施設ヒアリング結果概要

近年の利用者の動向	<ul style="list-style-type: none"> 来店者数は近年横這いであり、大きな変動はない。 世界遺産登録等の影響はない。 	
九州新幹線開業などによる利用者への影響	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線開業による来店者数増加の影響は見込んでいない。 	
今後の事業計画	<ul style="list-style-type: none"> 県が進める元船地区の有効活用とあわせて、当店のリニューアル検討も行っている。 	
店舗駐車場の状況	満車時の対応	<ul style="list-style-type: none"> 看板掲示と、イベント時には警備員による入場制限を実施。
	来店者の駐車場利用の割合	<ul style="list-style-type: none"> 正確ではないが、徒歩、電車、バスなど 58%、車 42%
	求める駐車場規模	<ul style="list-style-type: none"> 現状の倍程度は欲しい
来店者の居住地割合	<ul style="list-style-type: none"> カード履歴では、県外:3.6%(その他、カード非保有者多数と思われる)、離島除く県内:94.2%、離島:2.2%以下。 ※カード保有者以外は不明 	
元船地区の課題、必要な機能	<ul style="list-style-type: none"> 当店は五島からの利用者が多いが、駐車場の満車の問題や、ターミナルまで雨に濡れてしまうなど、不便を掛けている。また道路が分かり難いという課題もある。 ドラゴンプロムナードについては、当店と連絡橋もあるが、有効に使われているとは言い難い。 	

c) 地区内上屋使用事業者

<ul style="list-style-type: none"> 上屋の年間の利用率は、いずれもほぼ 100%となっており、低利用な状況にはない。 長崎港長期構想において、物流機能の他地区への移転が位置づけられていることについては、認識がある使用者とない使用者のどちらも見られた。 他地区への移転については、可能性はあるものの、代替施設の確保や現使用者との調整が必要との見解。 一部の使用者は、離島航路(フェリー、高速船)と連携したビジネスモデルが構築されており、他地区での運航は困難との見解もあった。 施設の改善要望としては、老朽化に対する懸念から、建物本体や設備関係の点検・メンテナンスの確実な実施が挙げられた。

d) 長崎港ターミナル船舶旅客取扱事業者

- 近年の利用状況(乗降客数等)は、トラックによる日用品、食料品の輸送は増えているが、離島住民の乗降客については、人口減少の影響により、漸減しているとの見解。
- 一方で、世界遺産登録により、観光客は増加傾向であるとの見解。旅行商品を企画・販売している船会社もあった。
- 五島航路については、年末年始等ピーク時には駐車場の利用者が多く、道路で詰まっている状況が散見され、何度か出港を遅らせる事態も発生。
- 新幹線や MICE の開業による乗降客数等の影響見込みについては、ある程度の増加を見込んでいるが、受入側(島側)のキャパシティもあり、大幅な増加にはつながらないのではとの見解であった。
- ターミナル施設等の改善要望については、老朽化に対する懸念から、建物内のバリアフリー化や、点検やメンテナンスの確実な実施などが挙げられた。

3. 需要特性整理

3.1. 元船地区の位置づけ、周辺施設の整理

3.1.1. 元船地区の位置と周辺施設

元船地区は、長崎市中心市街地に位置し、大型商業施設や離島航路を有する長崎港ターミナルが立地するなど、市民が日常的に集う空間であるとともに、離島への人流・物流拠点の役割も担っている。

また、地区の南側には、観光の拠点として賑わう出島ワーフや、世界遺産に登録された大浦天主堂、旧グラバー住宅などがあり、クルーズ船が寄港する松が枝国際ターミナルとも近い距離にある。

地区の北側には、県庁をはじめとした行政機関が平成 30 年に移転しており、更に長崎駅周辺では、九州新幹線長崎ルート開業に伴う新駅、MICE 施設の整備が予定されるとともに、周辺の区画整理事業が進むなど、新たな賑わいを喚起する事業が予定されている。

また、元船地区付近では、オフィスビルが開業するなど、新たな民間投資もみられる。



図 3.1.元船地区の位置と周辺施設等

3.1.2. 元船地区を取り巻く状況

(1) 2つの世界遺産登録

長崎県では、近年に以下の2つの世界遺産登録があり、大きな経済波及効果が期待されている。

【世界遺産登録】

「明治日本の産業革命遺産(製鉄・製鋼、造船、石炭産業)」(平成27年7月)

「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」(平成30年6月)

・明治日本の産業革命遺産

端島炭坑跡(軍艦島)



旧グラバー住宅



・長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産

奈留島の江上集落



大浦天主堂



図 3.2.対象地区と関連のある世界遺産

【参考】世界遺産登録による経済波及効果

「世界遺産登録が地域にもたらす経済波及効果について(平成19年11月(財)ながさき地域政策研究所)」によると、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産登録による効果は、構成資産の所在する5市2町において、観光客が年間約51万人の増、観光消費額が年間約57億円の増、それに伴う経済波及効果は、5年間で約465億円と想定されている。

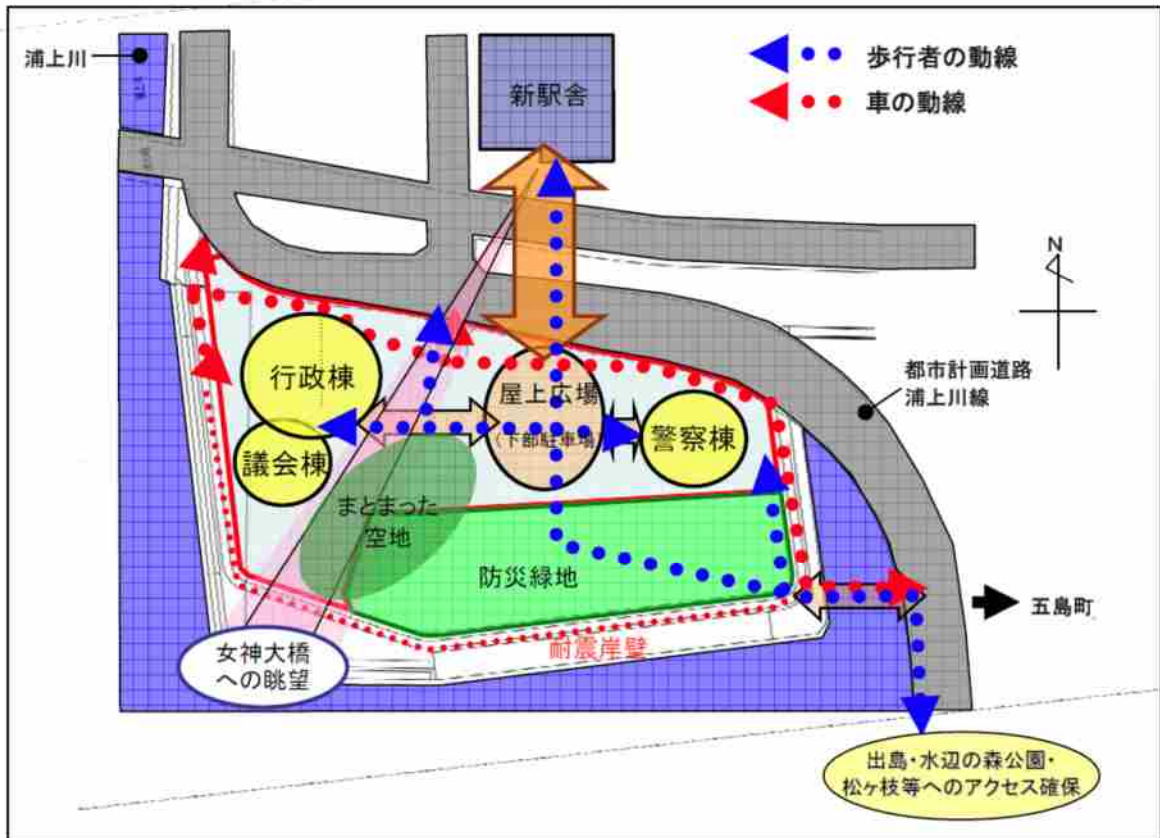


出典:第3回 長崎港長期構想検討委員会内港まちづくり部会からの最終報告

図 3.3.世界遺産登録による経済波及効果

(2) 行政機関の移転

対象地区の北側の尾上地区には、県庁等の行政機関が移転し、平成 30 年 1 月から業務が開始されている。



出典:長崎県庁舎整備基本構想の概要(平成 23 年 2 月 総務部県庁舎建設課)

図 3.4.新県庁等の土地利用イメージ

(3) 九州新幹線長崎ルートの開業等、長崎駅周辺の再開発

令和4年には、九州新幹線西九州ルートが長崎駅まで延伸され、長崎駅では新たな駅舎が整備される。また、令和3年11月には、新長崎駅に隣接したMICE施設が開業予定となっている。

平成21年度からは長崎駅周辺土地区画整理事業が進められており、新幹線、在来線といった鉄道施設の受け皿を整備するとともに、道路や駅前広場などの基盤整備と土地利用の転換・有効利用を図り、国際観光都市長崎の玄関口にふさわしい都市拠点の形成が進められている。

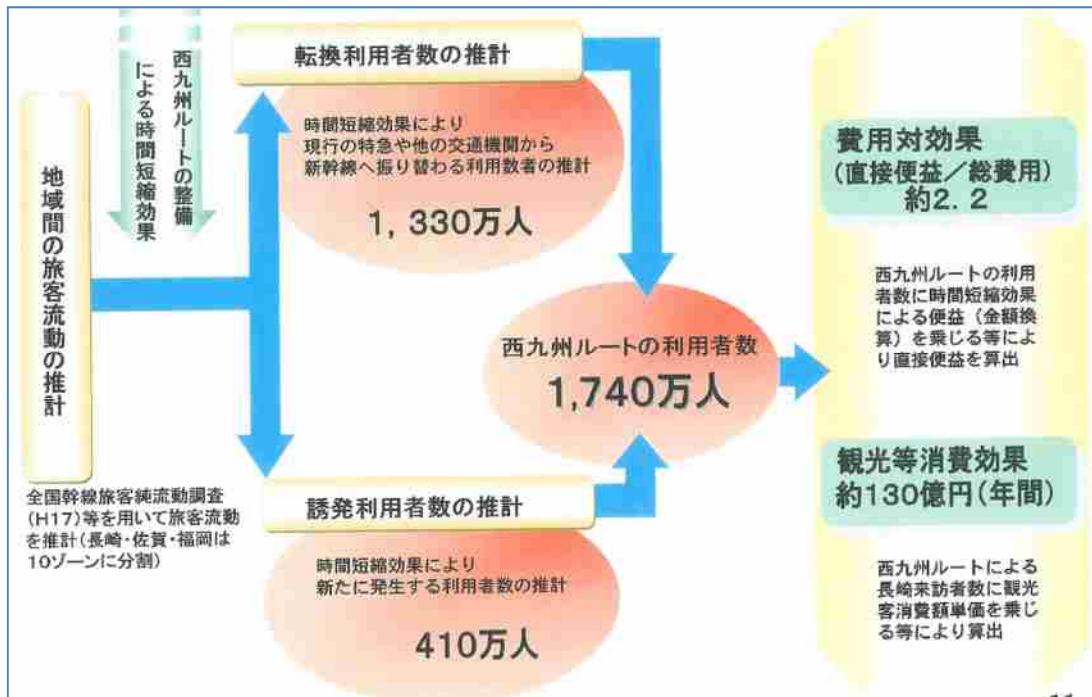


出典：長崎駅周辺土地区画整理事業ホームページ

図 3.5.長崎駅周辺検討平面図

【参考 1】九州新幹線西九州（長崎ルート）開通による経済波及効果

「九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）について（平成 22 年 5 月 長崎県）」によると、九州新幹線西九州（長崎ルート）開通による経済波及効果は、年間約 130 億円と推計されている。



出典：第3回 長崎港長期構想検討委員会内港まちづくり部会からの最終報告

図 3.6.九州新幹線西九州（長崎ルート）開通による経済波及効果

【参考 2】MICE 施設による経済波及効果

「昭和の観光都市から 21 世紀の「交流都市」へ（長崎市長）」によると、MICE 施設による経済波及効果は、MICE の開催で年間約 114 億円、MICE 施設の建設で約 225 億円と試算されている。

経済波及効果の試算

（長崎県産業連関表を使った市試算）



出典：「昭和の観光都市から 21 世紀の「交流都市」へ（長崎市長）」

図 3.7.MICE 施設の経済波及効果

3.1.3. 既存計画における元船地区の位置づけ

(1) 長崎港長期構想(平成 24 年 3 月 長崎港長期構想検討委員会)

長崎港長期構想(以下、「長期構想」という。)は長崎港の 20 年～30 年後の将来像や目標、それらを実現するための施策等、長期的な港湾の指針を示したものである。以下に長期構想における元船地区の位置づけを整理する。

表 3.1.長期構想における元船地区の位置づけ

地区の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 元船地区は、尾上地区、出島地区、松が枝地区等とともに人流ゾーンに指定。
元船上屋 C 棟	<ul style="list-style-type: none"> 賑わい空間創出のため、貨物上屋から集客施設への利用転換。 ※ただし、移転については人流・交流拠点を構築するための事業の進捗にあわせ、関係者と十分調整を図りながら進める。
長崎港ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> 長崎駅新駅舎と長崎港ターミナルの動線を確保し、長崎港内の回遊性向上を図る。



出典:長崎港長期構想(平成 24 年 3 月 長崎港長期構想検討委員会)

図 3.8.長崎港の全体像

(1) 賑わい空間の創出

新幹線の延伸や世界遺産登録による交流人口の増加に対応するために、尾上～元船地区においては貨物上屋である C 棟上屋（ドラゴンプロムナード）の集客施設への利用転換を行い、観光客、市民が集う人流・交流ゾーンとして当該地区内を整備していく必要がある。



図 20 C 棟上屋

出典:長崎港長期構想(平成 24 年 3 月 長崎港長期構想検討委員会)

図 3.9.元船上屋 C 棟の利用転換

新幹線効果を離島まで直結する機能の確保

新幹線の延伸や世界遺産への登録による経済効果を離島まで波及させるには、駅から離島へのアクセスを円滑にする必要がある。長崎駅と離島ターミナルの動線については、このエリアの人流ゾーンとしての整備の進捗に併せ、時間軸に沿ってその時々の人の流れにふさわしい動線を段階的に確保していく。



出典:長崎港長期構想(平成 24 年 3 月 長崎港長期構想検討委員会)

図 3.10.長崎駅新駅舎と長崎港ターミナルの動線確保

【参考 1】元船地区の経緯

長崎港は昭和 26 年に重要港湾の指定を受けており、元船地区北側を内貿貨物を取り扱う物流関連ゾーン、元船地区南側を交流拠点ゾーンと位置づけ、物流関連ゾーンに貨物バース等を整備してきた経緯がある。

【参考 2】長期構想における県民アンケート

長期構想において実施された県民アンケートでは、元船上屋 C 棟の利活用について、「海の博物館」、「近海クルーズの待合スペース」との回答が多く、その他「県産品を販売する物産館」、「飲食店」といった回答が寄せられている。

(3) その他関連計画

その他関連計画において、元船地区や元船地区での事業に係る記載を以下に抜粋整理する。

表 3.3.その他関連計画における元船地区の位置づけ

長崎都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(第1回変更)(長崎県)
<ul style="list-style-type: none">元船地区から常盤・出島地区については、臨海部に港湾関連施設と<u>親水空間を有し</u>、その背後には芸術文化施設を備えた商業・業務地として位置づける。
長崎市都市計画マスタープラン(平成28年12月改訂 長崎市)
<ul style="list-style-type: none">長崎港ターミナルは、長崎市の海の玄関口として、伊王島地区や高島地区、五島列島への航路を有し、<u>観光・レクリエーション活動を支える港湾</u>として、港湾機能の維持・充実を図る。
長崎県観光振興基本計画 2016-2020(平成28年3月 長崎県)
<ul style="list-style-type: none">外国人観光客の誘客、クルーズ客船の誘致、離島観光の推進を図るため、海・陸の交通結節点である<u>港湾等の施設整備の促進及び計画的な維持管理を図る</u>とともに、長崎空港の運用時間の延長や港湾整備・機能充実、<u>離島航路・空路等の運賃の低廉化</u>を目指します。2つの世界遺産(候補)を活用した観光客の誘致・拡大のための受け入れ態勢の整備 取組例:案内表示板の設置、周遊シャトルバスの運行やタクシー周遊プランの設定、<u>駐車場やトイレなど便益施設の整備</u>、無料公衆無線 LAN(フリーWi-Fi)など ICT(情報通信技術)対応等の促進

3.2. 利用状況・需要特性、将来需要の整理

3.2.1. 航路の利用状況・需要特性

(1) 長崎港ターミナル発着の離島航路利用者数

長崎港ターミナルを発着する高速船・旅客船・フェリーの利用者数は、平成 24 年の 901 千人をピークに減少し、平成 26 年には 750 千人に減少している。その後、平成 27 年には「明治日本の産業革命遺産」の世界遺産登録もあり、770 千人と若干の増加に転じ、平成 30 年まではほぼ横這いで推移している。

平成 30 年 6 月には、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」が世界遺産登録されており、今後の長崎港ターミナルの利用者数増加につながることを期待される。

表 3.4.長崎港ターミナルの利用者数推移(高速船・旅客船・フェリーの合計)(再掲)

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
乗込人員(人)	449,508	394,050	371,181	380,804	377,119	379,326	384,721
上陸人員(人)	451,142	395,625	379,148	389,410	385,275	379,099	376,208
乗込・上陸計(人)	900,650	789,675	750,329	770,214	762,394	758,425	760,929
係留回数(回)	7,697	7,166	7,129	7,175	7,320	7,801	7,740

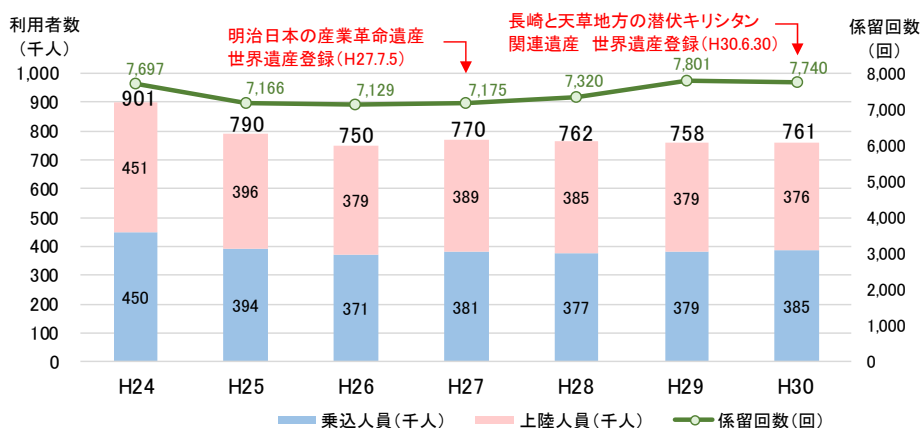


図 3.13.長崎港ターミナルの利用者数・係留回数の推移(高速船・旅客船・フェリーの合計)(再掲)

(2) 軍艦島クルーズの利用状況

「明治日本の産業革命遺産」における世界遺産の1つである軍艦島(端島)クルーズのうち、長崎港ターミナルから発着する航路の利用者数は、平成27年の世界遺産登録から若干の減少傾向にある。ただし、常磐ターミナルから発着する航路が増加傾向にあり、全体としても平成29年までは増加で推移している。

表 3.5.長崎港ターミナル発着の軍艦島クルーズ利用者数推移(再掲)

	H27	H28	H29	H30
乗降客数(人)	113,207	105,619	105,924	95,215
運行回数(回)	1,073	1,040	1,014	1,006

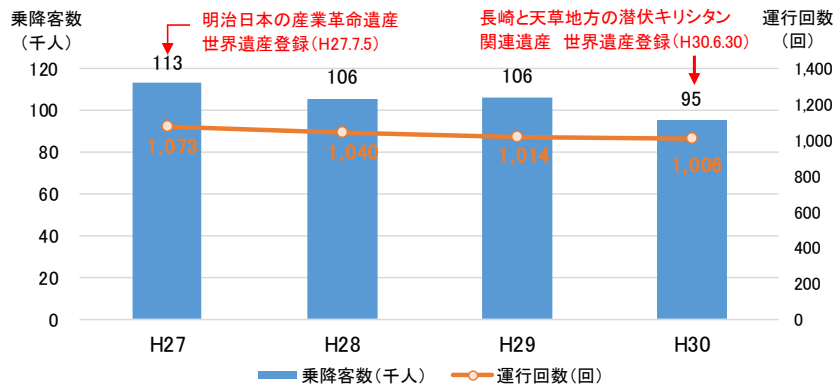


図 3.14.長崎港ターミナル発着の軍艦島クルーズ利用者数推移(再掲)

表 3.6.参考)軍艦島クルーズ利用者数推移(全体)(再掲)

		H27	H28	H29	H30
乗降客数(人)	長崎港ターミナル	113,207	105,619	105,924	95,215
	元船棧橋	92,469	88,615	81,249	67,226
	常磐ターミナル	108,127	126,247	137,143	130,809
	乗降客数計	313,803	320,481	324,316	293,250
運行回数(回)	長崎港ターミナル	1,073	1,040	1,014	1,006
	元船棧橋	690	717	672	672
	常磐ターミナル	2,756	3,327	3,613	3,664
	運行回数計	4,519	5,084	5,299	5,342

※長崎港ターミナル: やまさ海運、元船棧橋: 高島海上交通、常磐ターミナル: シーマン商会、ユニバーサルワーカーズが運行

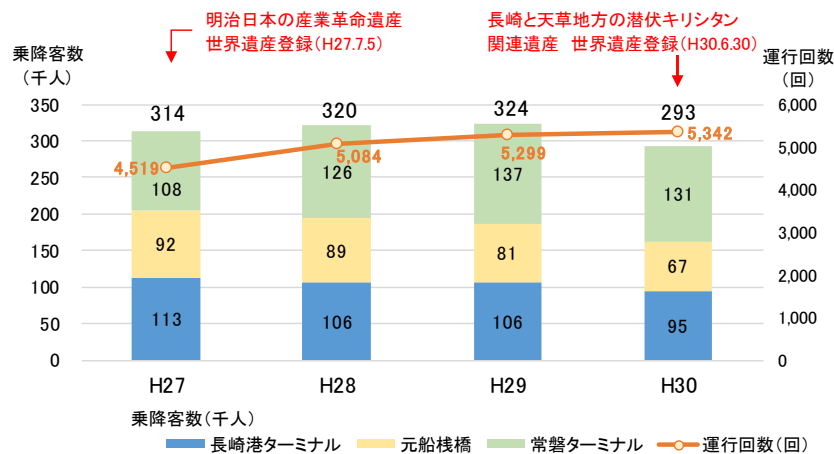


図 3.15.参考)軍艦島クルーズ利用者数推移(全体)(再掲)

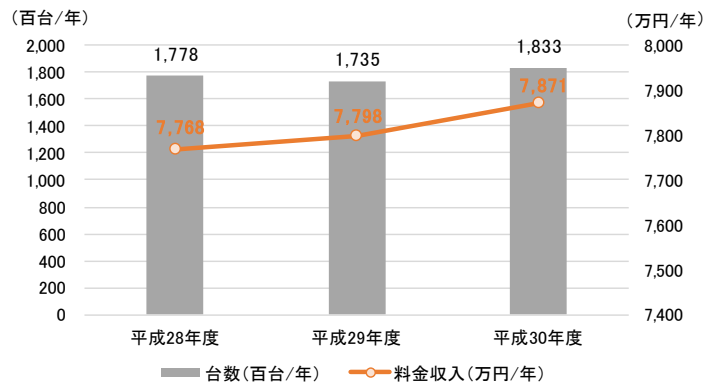
3.2.2. 駐車場の利用状況・需要特性

(1) 長崎港ターミナルビル駐車場の利用状況

1) 長崎港ターミナルビル駐車場の利用状況推移

「長崎港ターミナルビル駐車場」(以下、「ターミナル駐車場」)は、年間 17 万台～18 万台の利用があり、直近 3 ヶ年の推移は増加傾向にある。

また、指定管理者へのヒアリングでは、ゴールデンウィークやお盆、年末年始には、ターミナル駐車場満車による周辺の混雑が発生しており、時期によっては利用台数以上の需要があると考えられる。

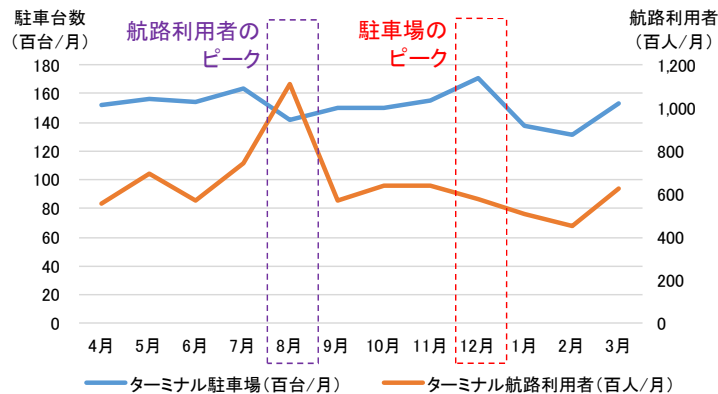


出典:長崎県資料

図 3.16.ターミナル駐車場利用台数及び利用料金収入の推移(再掲)

2) 長崎港ターミナルビル駐車場と長崎港ターミナル航路利用者数の比較

ターミナル駐車場の利用台数と長崎港ターミナルから発着する航路の利用者数の月変動を比較すると、それぞれのピークは異なっており、高い関連性は確認できない。



※平成 28 年度から平成 30 年度の平均値

出典:長崎県資料

図 3.17.ターミナル駐車場利用台数と航路利用者数の月変動比較

3) 長崎港ターミナルビル駐車場の利用特性

ターミナル駐車場の利用特性を、精算時の料金種別から確認した。ターミナル駐車場の料金設定は、定期契約者を除くと以下のように分類される。

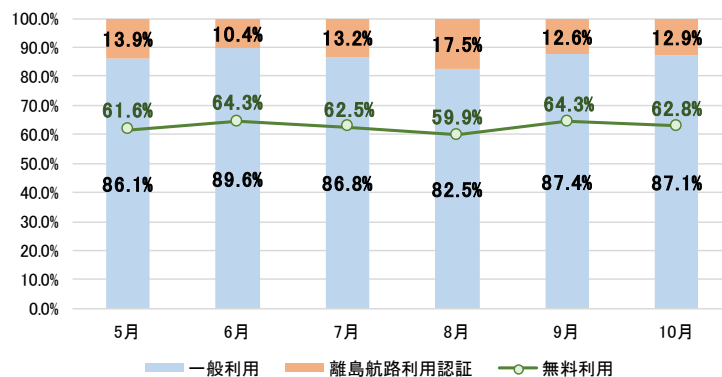
下記 3 分類の利用割合を見ると、一般利用が 86.6%と高く、離島航路利用認証を受けている方は 13.4%と低くなっている。離島航路利用認証による割引が 24 時間料金のみ適用されるため、日帰りで離島航路を利用されている方が含まれていないことも考えられるが、一方で 1 時間以内の無料利用が 62.6%あり、ターミナル駐車場が離島航路利用者以外から高い割合で利用されていることが伺える。

①一般利用:	②、③に該当しない一般の料金
②離島航路利用認証:	離島航路利用者の割引適用料金。24 時間料金の上限額が、2,880 円から 1,440 円に割引かれる。
③無料利用:	1 時間以内の利用。料金は無料となる。

表 3.7.ターミナル駐車場の利用特性

項目	割合	備考
一般利用	86.6%	
離島航路利用認証	13.4%	24 時間料金が減額される仕組みのため、航路利用者でも日帰りの場合は利用されない可能性がある。
無料利用	62.6%	一般利用の内数

出典:長崎港ターミナルビル駐車場精算機データ(令和元年 5 月～10 月)



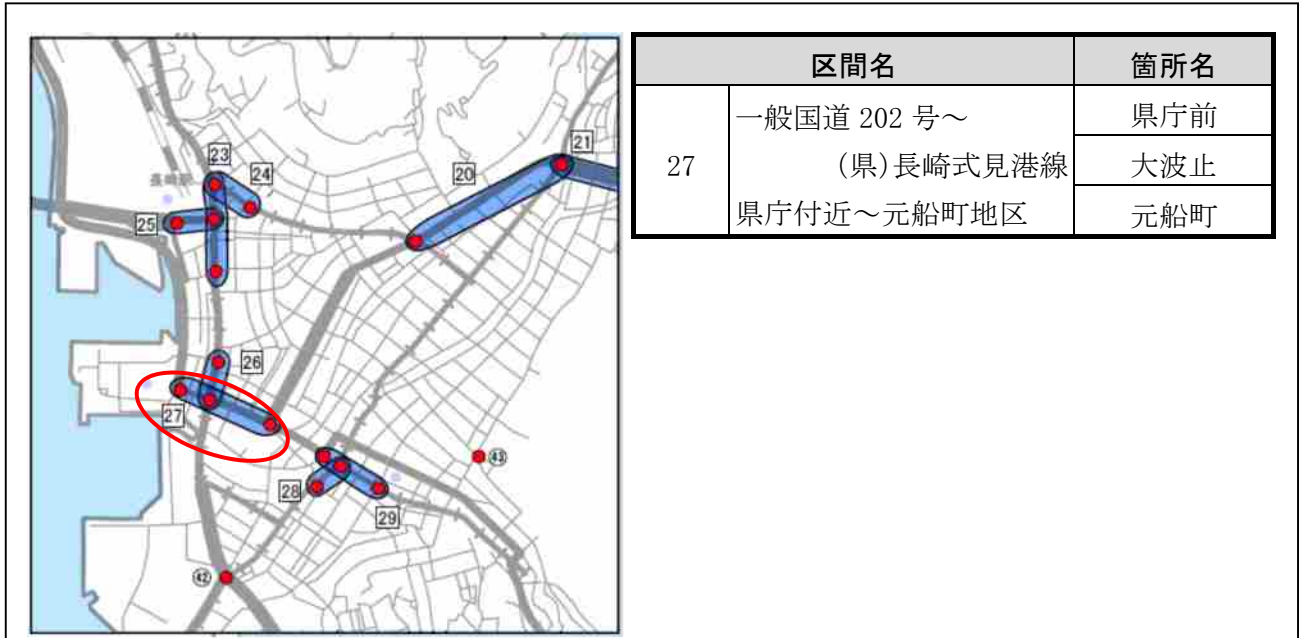
出典:長崎港ターミナルビル駐車場精算機データ(令和元年 5 月～10 月)

図 3.18.ターミナル駐車場の利用特性の月変動

3.2.3. 道路状況

(1) 渋滞状況

長崎県交通渋滞対策協議会が公表している「地域の主要渋滞箇所」には、元船地区周辺の県道長崎式見港線から国道 202 号(旧)県庁前にかけてが、主要渋滞箇所として指定されている。



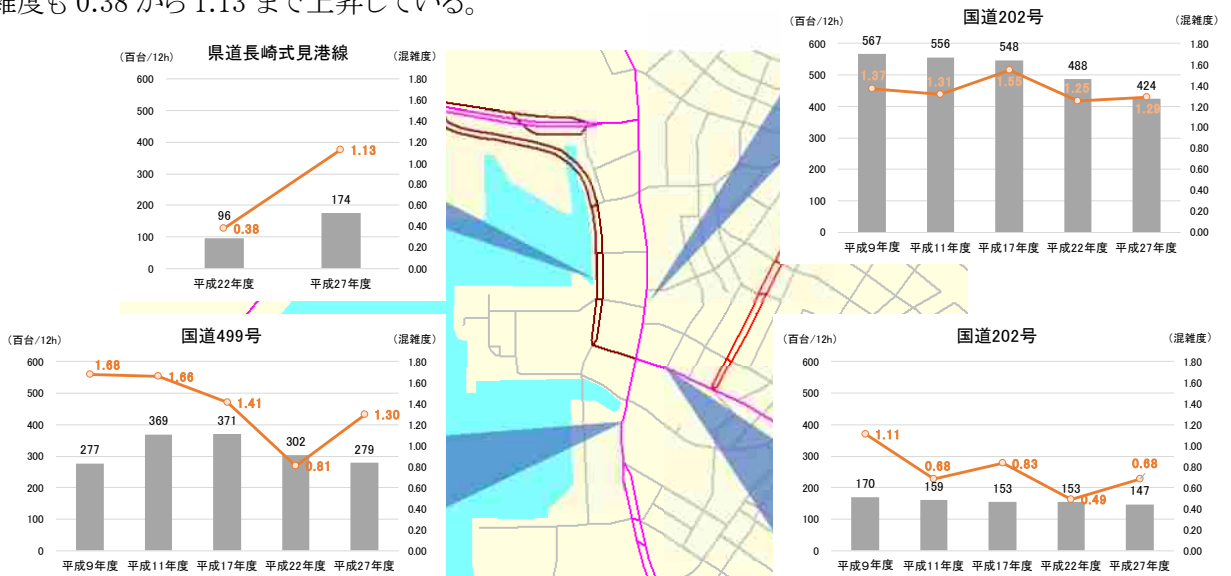
出典:地域の主要渋滞箇所(平成 25 年 1 月 長崎県交通渋滞対策協議会)

図 3.19.地域の主要渋滞箇所

(2) 交通量の推移

地区周辺の昼間 12 時間交通量(平日)の推移を以下に示す。

国道 202 号及び国道 499 号の交通量は減少傾向にあるが、地区の前面道路である県道長崎式見港線は、平成 22 年度の 96 百台/12hから平成 27 年度では 174 百台と大幅に増加しており、混雑度も 0.38 から 1.13 まで上昇している。



出典:平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 DVD-ROM(一般社団法人 交通工学研究会)

図 3.20.元船地区周辺の交通量の推移

3.2.4. 航路利用者アンケート調査

航路利用者の駐車場ニーズを把握するため、長崎港ターミナル内において航路利用者へのアンケート調査を実施した。

(1) 調査概要

調査は以下に示す内容で実施した。

表 3.8.航路利用者アンケート調査の概要

調査場所	長崎港ターミナル
調査日時	ピーク時:令和元年 12月 28日(土)7:00~17:00 平常時:令和2年 1月 25日(土)7:00~17:00
調査方法	調査員が調査票を用いた直接対面式のヒアリング調査
調査対象	旅客船等に乗る方及びターミナル施設利用、送迎等、旅客船等の非利用者

表 3.9.航路利用者アンケート調査の聞き取り項目

項目	目的
長崎港ターミナルの利用目的	航路利用、送迎利用の別を確認
今回の行先(航路利用者)	利用実態の参考情報
長崎港ターミナルへの交通手段	自動車分担率を把握
車利用者のターミナル駐車場利用状況	ターミナル駐車場の利用状況確認
送迎者のターミナル駐車場利用状況	
フェリーの利用状況(車利用の方)	
車を利用しなかった理由	潜在需要の確認
ターミナル駐車場を利用しなかった理由	
ターミナル駐車場入庫時の待ち時間	混雑の程度を把握
滞在時間(航路利用者・航路利用者以外)	平均駐車時間を確認
過去の送迎時の駐車時間	送迎利用の平均駐車時間の目安
ターミナル、駐車場への要望等	ニーズの確認
本日の同伴者(本人含む)	平均乗車人員を確認
属性情報等	居住地等、利用特性把握のための参考情報

長崎港ターミナルの利用状況に関するアンケート調査

調査主体：長崎県土木部港湾課 調査機関（委託先）：株式会社ニュージェック

(1) 長崎港ターミナルの利用状況について

設問1 本日、長崎港ターミナルを訪れた主な目的をお聞かせください。（1つだけ）。

①航路の利用（観光）	②航路の利用（帰省）	③航路の利用（業務）
④ターミナル施設の利用	⑤送迎	⑥その他（ ）

設問2 設問1で航路の利用（①～③）と回答された方にお聞きします。今回の行先はどちらになりますか。（いくつでも）

①鯛ノ浦	②奈良尾	③奈留	④福江
⑤有川	⑥伊王島	⑦高島	⑧端島（軍艦島）
⑨その他（ ）			

設問3 本日の長崎港ターミナルへの主な交通手段をお聞かせください。（1つだけ）

①車（送迎・フェリーへの車の乗船以外） ⇒右の選択肢a～bから1つを選択	a ターミナル駐車場を利用 ⇒ 設問6へ	⇒ 設問5へ	
	b その他の駐車場を利用（具体的に：※別紙参照）		
②送迎 ⇒右の選択肢c～eから1つを選択	c ターミナル駐車場を利用 ⇒ 設問6へ	⇒ 設問5へ	
	d ターミナル近傍に一時停車 ⇒ 設問5へ		
	e その他の駐車場を利用（具体的に：※別紙参照）		
③フェリー（車での乗船） ⇒右の選択肢f～gから1つを選択	f 車、本人ともフェリーで移動	⇒ 設問7へ	
	g 車はフェリー、本人は高速船等で移動		
④タクシー	⑤バス	⑥電車（JR）	⇒ 設問4へ
⑦路面電車	⑧バイク	⑨自転車	
⑩徒歩	⑩その他（ ）		

設問4 設問3で④～⑩と回答された方にお聞きします。今回、車を利用しなかった理由はなんですか。（いくつでも）

①車を利用していない、または運転しないため	②駐車場が満車で停められない恐れがあるため
③ターミナル周辺の渋滞を避けるため	④他の交通手段の方が便利のため
⑤駐車料金を節約するため	⑥その他（ ）

設問5 設問3でb、d、eと回答された方にお聞きします。ターミナル駐車場を利用しなかった理由はなんですか。（いくつでも）

①ターミナル駐車場が満車だったため	②ターミナル駐車場が混んでいると思ったため
③ターミナル周辺の渋滞を避けるため	④他の駐車場の方が料金が安い
⑤ターミナル駐車場を知らなかったため	⑥短時間の乗降のみのため
⑦その他（ ）	

設問6 設問3でa、cと回答された方にお聞きします。ターミナル駐車場へ入庫するために待ち時間はありましたか。（1つだけ）

①空車だったため待ち時間なし
②満車だったため待ち時間あり⇒ 到着時間（ ）時台 待ち時間 約（ ）分

設問7 今回のご旅行などの滞在予定をお聞かせください。

ア) 航路利用の方（設問1で①～③）	ターミナル来訪から帰着までの時間 約（ ）時間 または（ ）泊
イ) その他の方（設問1で④～⑥）	ターミナルでの滞在時間 約（ ）分

設問8 過去に長崎港ターミナルへの送迎で、ターミナル駐車場を利用されたことがある方にお聞きします。送迎時の駐車時間はどの程度でしたか。（1つだけ）

①15分未満	②15～30分	③30～45分	④45～60分
⑤60分以上（無料時間を超過）			

設問9 その他、長崎港ターミナル、ターミナル駐車場へのご意見・ご要望などがあればお聞かせください。

(2) あなたご自身について

最後に、あなたご自身のことについてお伺いします。以下のア)～オ)についてお聞かせください。

ア) あなたの性別	①男性	②女性		
イ) あなたの年齢	①20歳未満	②20～29歳	③30～39歳	④40～49歳
	⑤50～59歳	⑥60～69歳	⑦70～79歳	⑧80歳以上
ウ) あなたのご職業	①会社員	②公務員	③自営業	④主婦
	⑤学生	⑥無職	⑦その他（ ）	
エ) あなたのお住まい	長崎県内：（ ）市町村			
	長崎県外：（ ）都道府県			
オ) 本日の同伴者	本人を含む（ ）人			

～ これでアンケートは終了です。ご協力ありがとうございました。～

図 3.21.航路利用者アンケート調査調査票

(2) 調査結果

調査の結果、以下に示すサンプル数を取得した。

表 3.10. 航路利用者アンケート調査獲得サンプル数

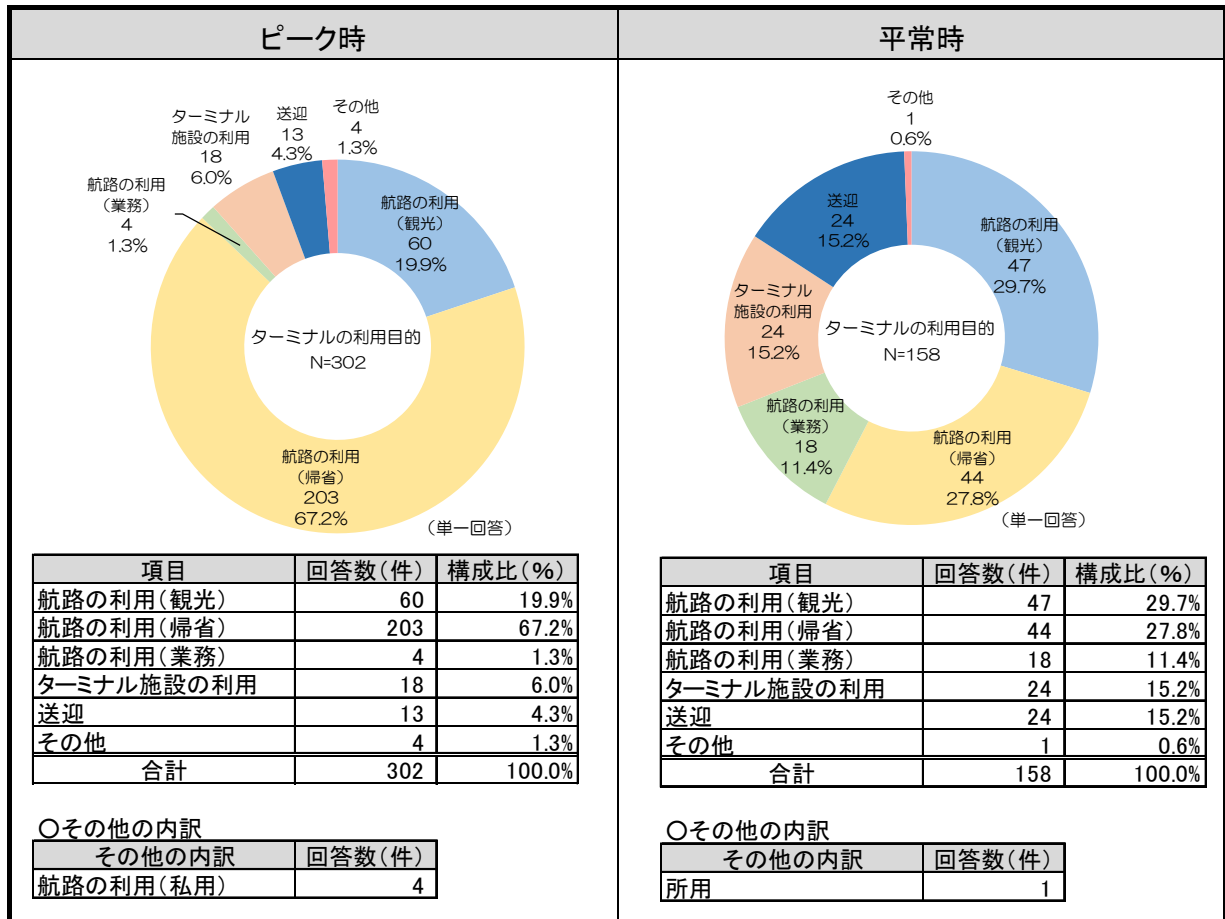
ピーク時	302 票
平常時	158 票
合計	460 票



図 3.22. 調査時の状況

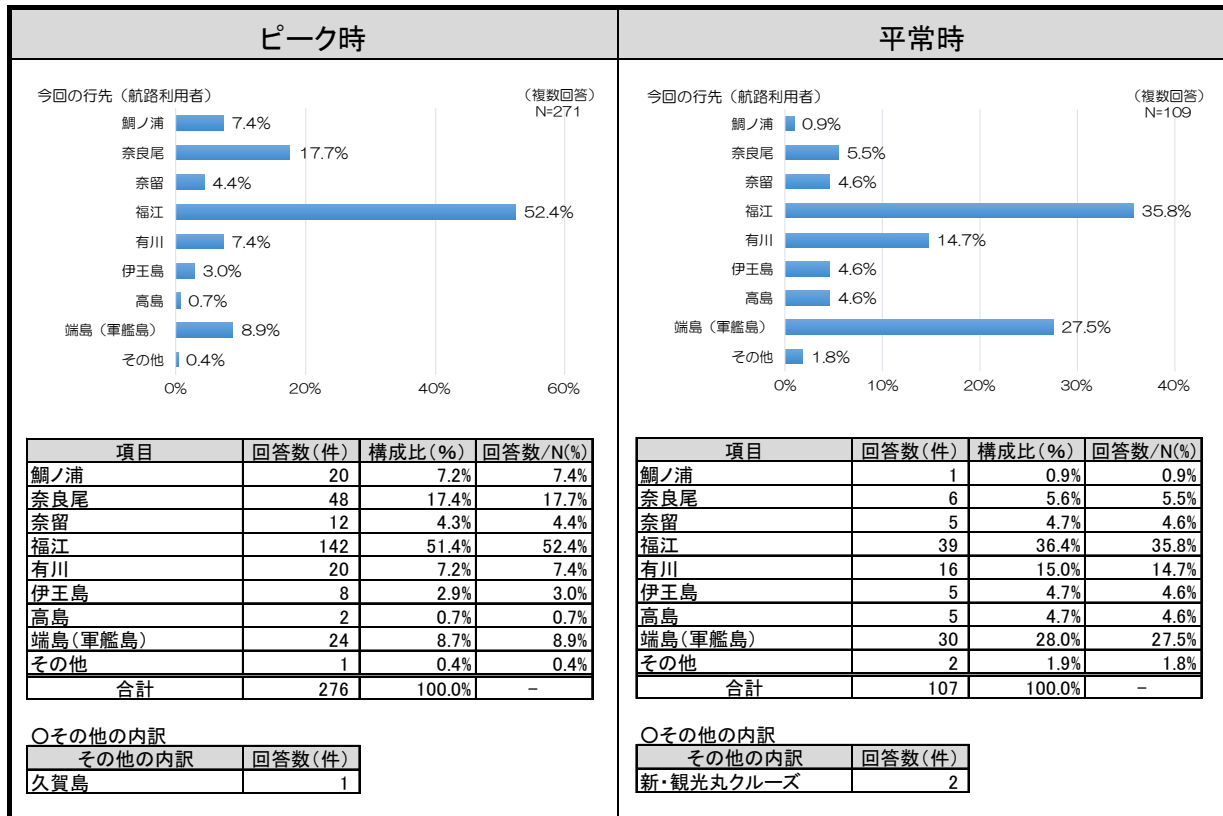
1) 長崎港ターミナルの利用目的

- ピーク時は、「航路の利用(帰省)」が最も多く、約7割を占める。
- 平常時は、「航路の利用(観光)」が30%と最も多く、次いで「航路の利用(帰省)」が28%となっている。
- 送迎目的での利用は、ピーク時が4%、平常時が15%と、平常時の方が高い割合となっている。



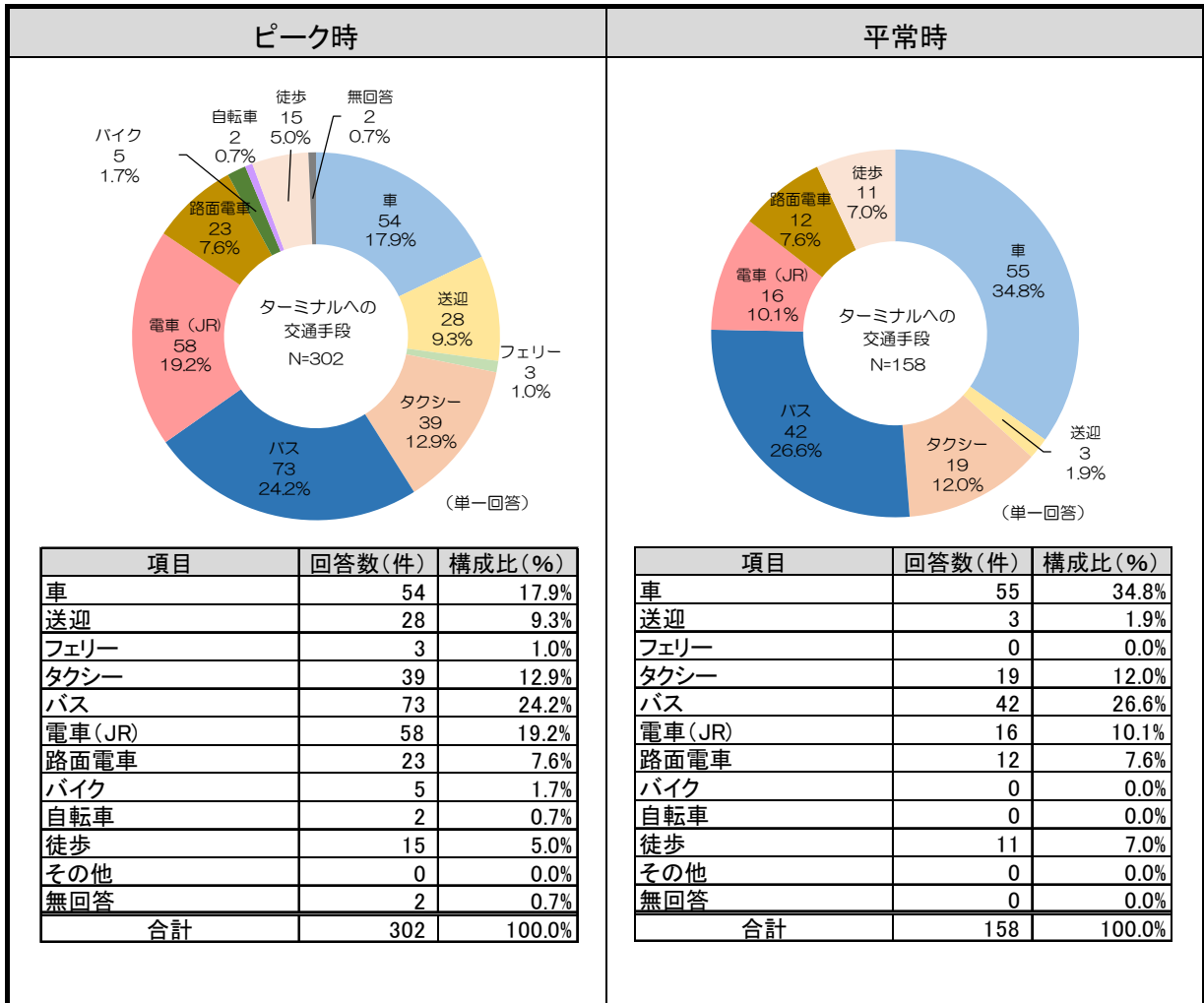
2) 今回の行先(航路利用者)

- ピーク時、平常時とも、「福江」が最も多い回答だが、ピーク時の 52%に比べ、平常時は 36%と割合が下がる。
- 平常時は「端島(軍艦島)」クルーズの利用がピーク時に比べて多く、28%となっている。



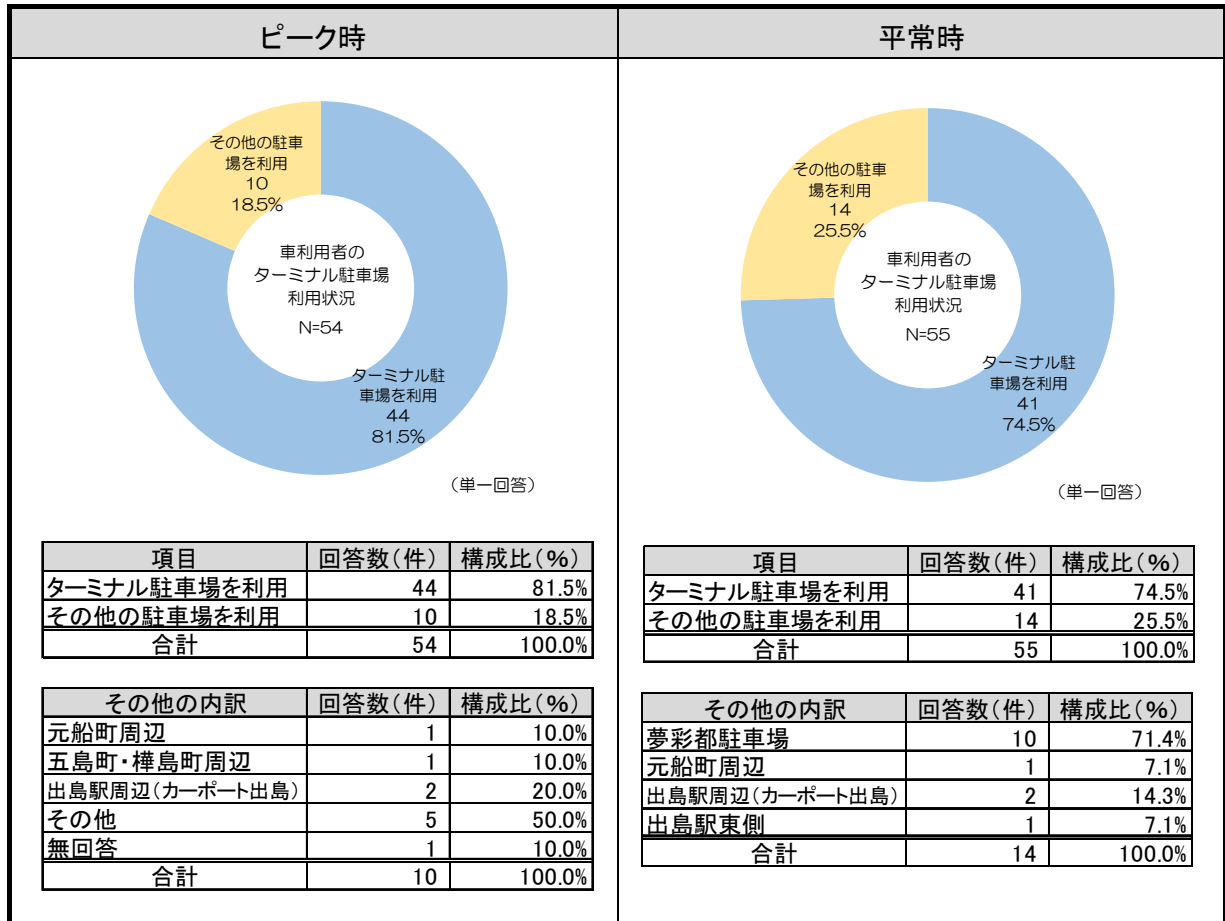
3) 長崎港ターミナルへの交通手段

- 「車」の交通手段分担率は、ピーク時の 18%に対して平常時は 35%と、平常時が倍近い割合となっている。
- ピーク時では、「電車」の割合が 19%と平常時に比較して高い他、「送迎」も 9%と、平常時の 2%に比べて高くなっている。



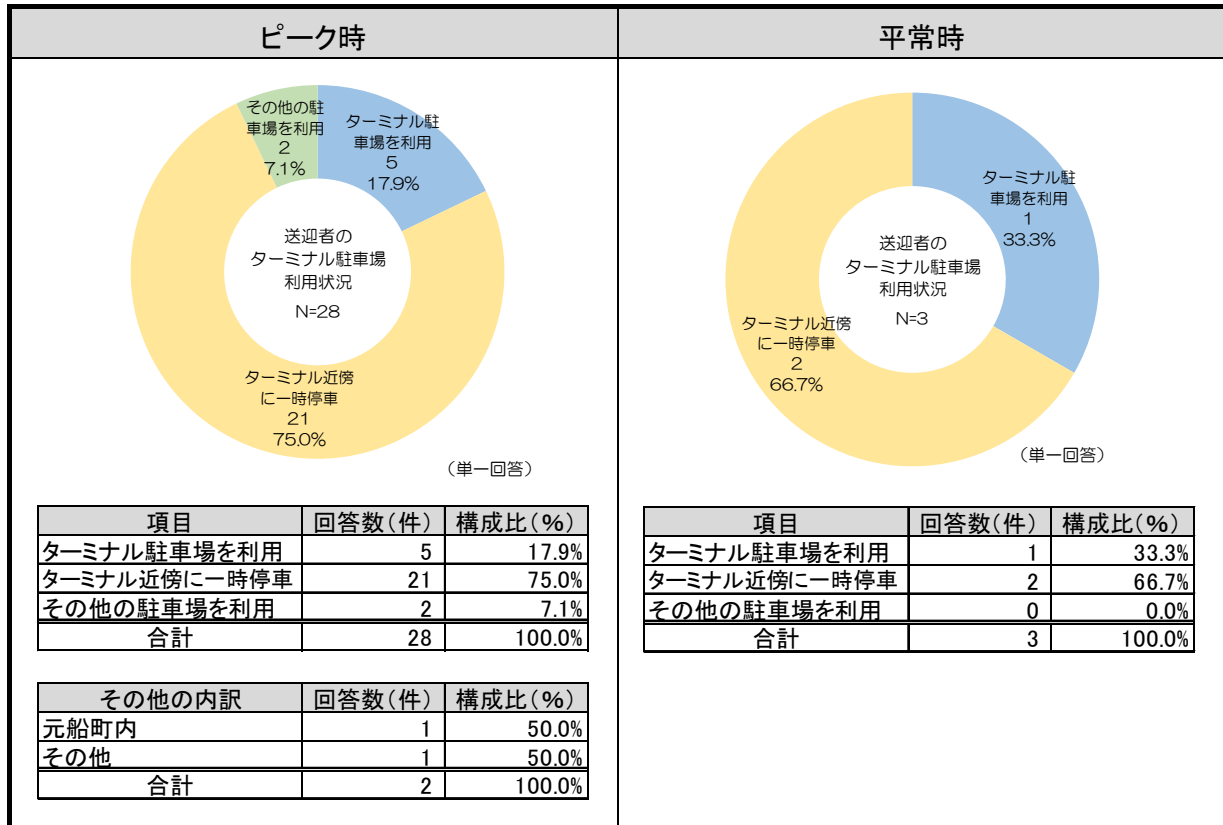
4) 車利用者のターミナル駐車場利用状況

- 車利用者のターミナル駐車場利用率は、ピーク時が 82%、平常時が 75%と、ピーク時が平常時を7ポイント上回っている。



5) 送迎者のターミナル駐車場利用状況

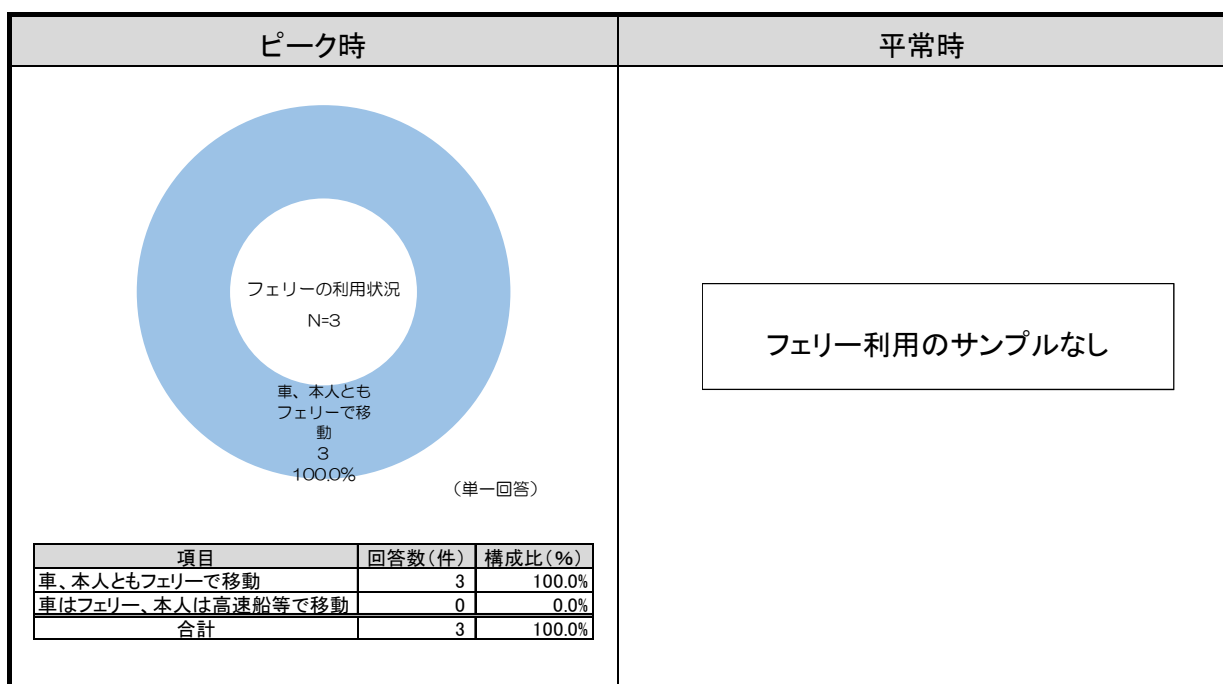
- 平常時、ピーク時とも、「ターミナル近傍に一時停車」の割合が最も高く、送迎者のターミナル駐車場利用率は総じて低い。



※送迎目的でターミナルを訪れ方を除く

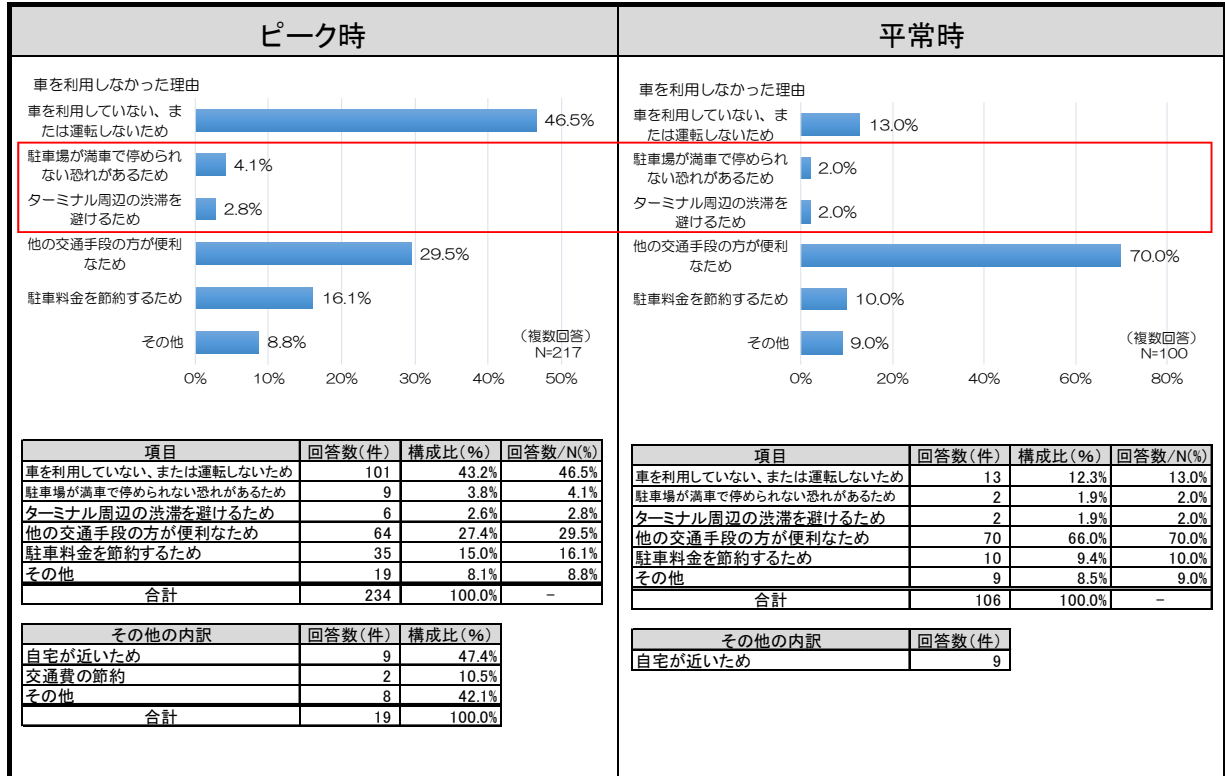
6) フェリーの利用状況(車利用の方)

- 車で訪れたフェリー利用者は、基本的に車ごとフェリーに乗船している。



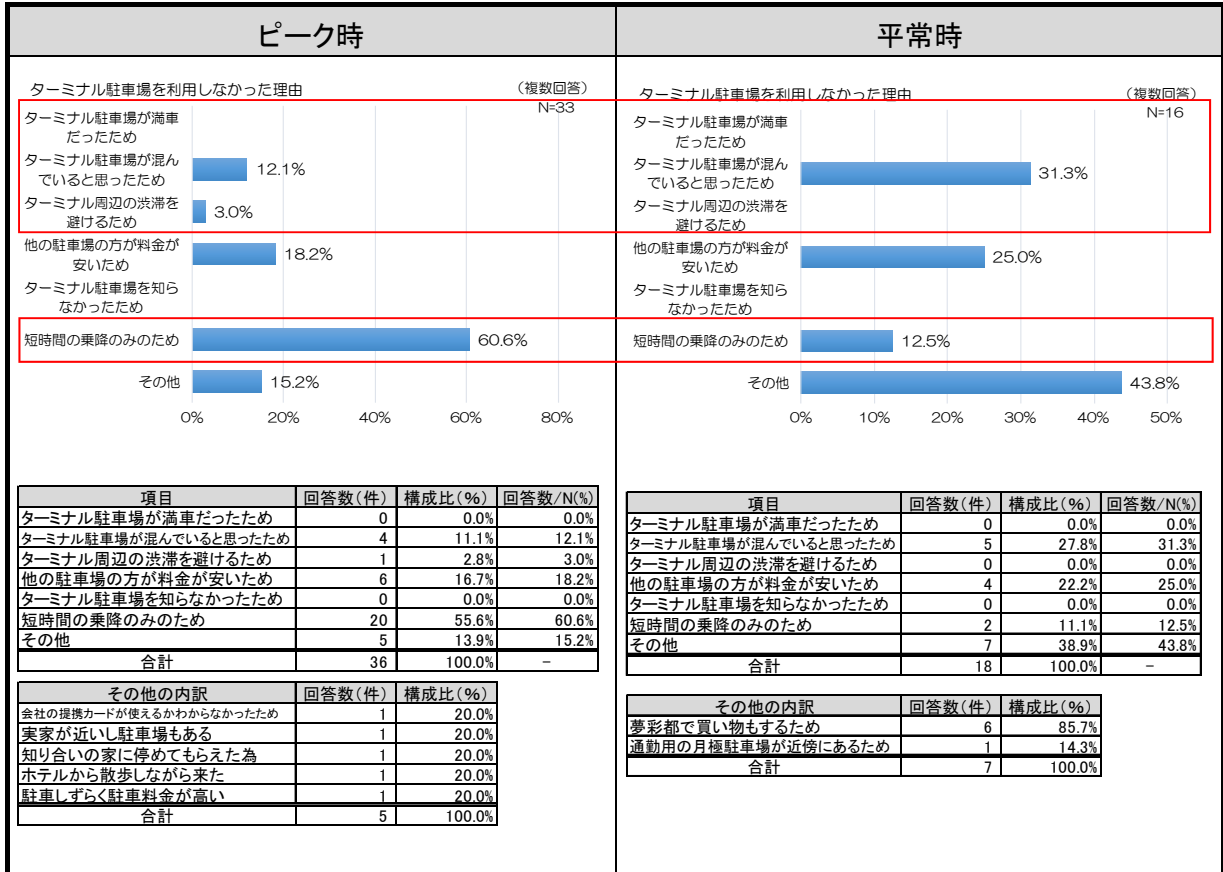
7) 車を利用しなかった理由

- ターミナル駐車場及び周辺の混雑を避けるために車を利用していない等、潜在需要とみなせる回答は、ピーク時で7%、平常時で4%であった。



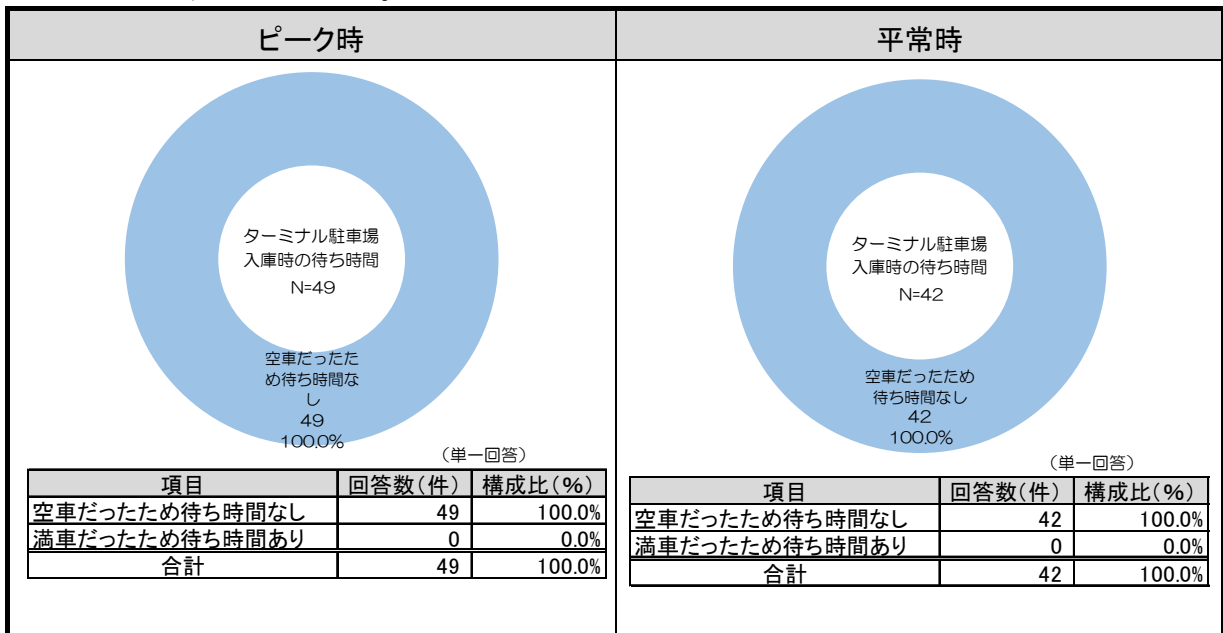
8) ターミナル駐車場を利用しなかった理由

- ターミナル駐車場及び周辺の混雑を避けるため及びターミナル駐車場を知らないためにターミナル駐車場を利用していない等、潜在需要とみなせる回答は、ピーク時で15%、平常時で31%と、平常時で高い割合となっている。



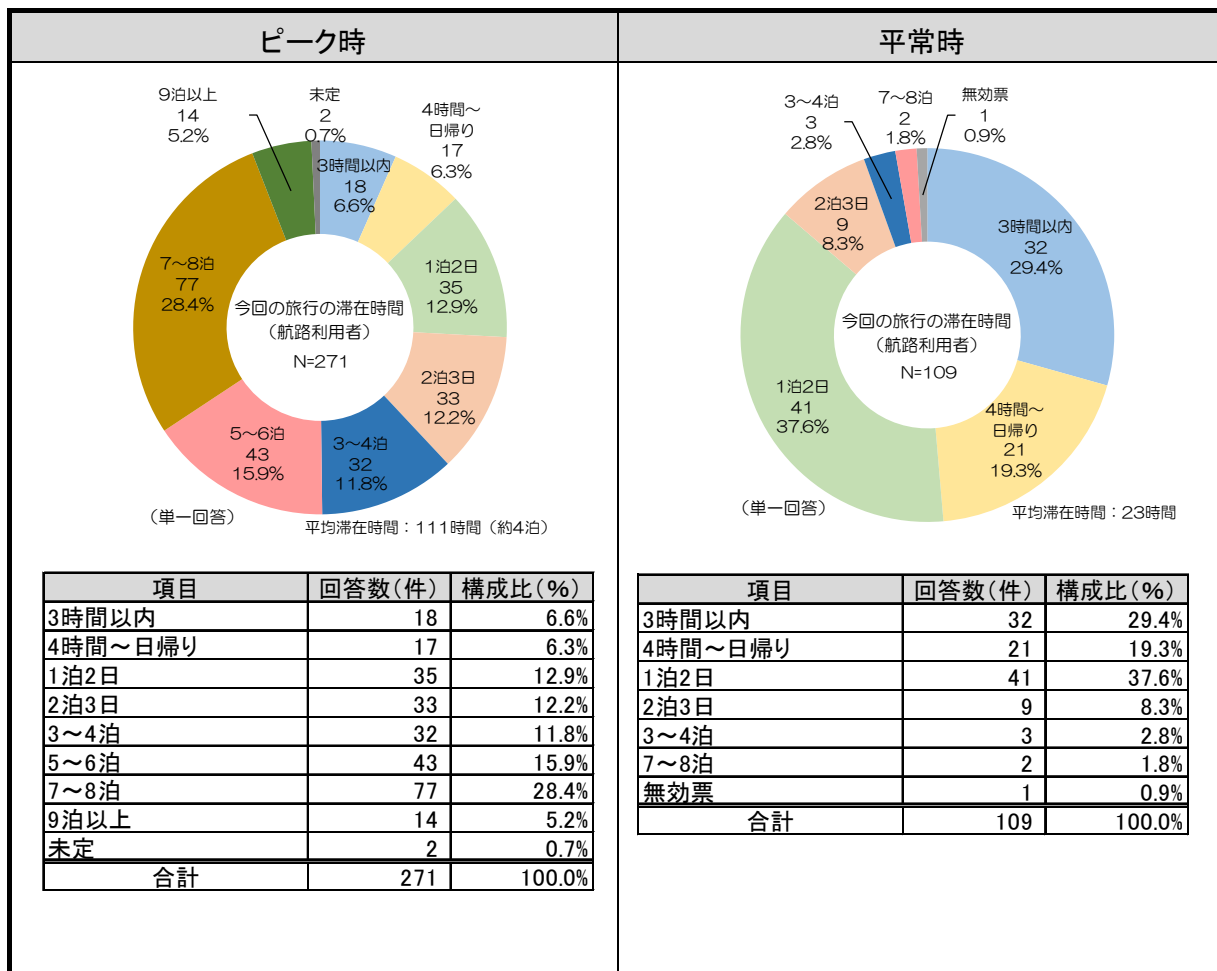
9) ターミナル駐車場入庫時の待ち時間

- ピーク時、平常時とも、調査時にターミナル駐車場は満車とならなかったため、待ち時間は発生していない。



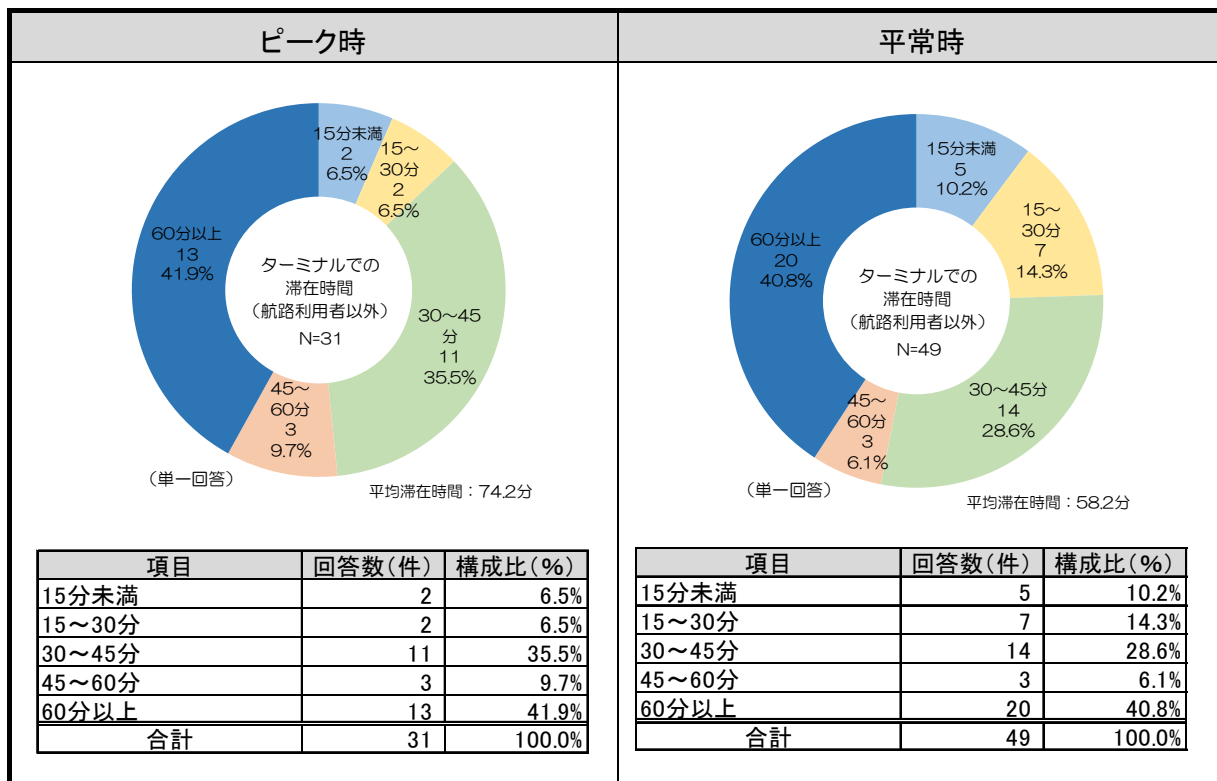
10) 今回の旅行の滞在時間(航路利用者)

- 航路利用者の滞在時間は、ピーク時で平均 111 時間(約 4 泊)、平常時で平均 23 時間と、ピーク時で非常に長い滞在時間となっている。
- 平常時では、「3 時間以内」の回答も約 3 割みられた。



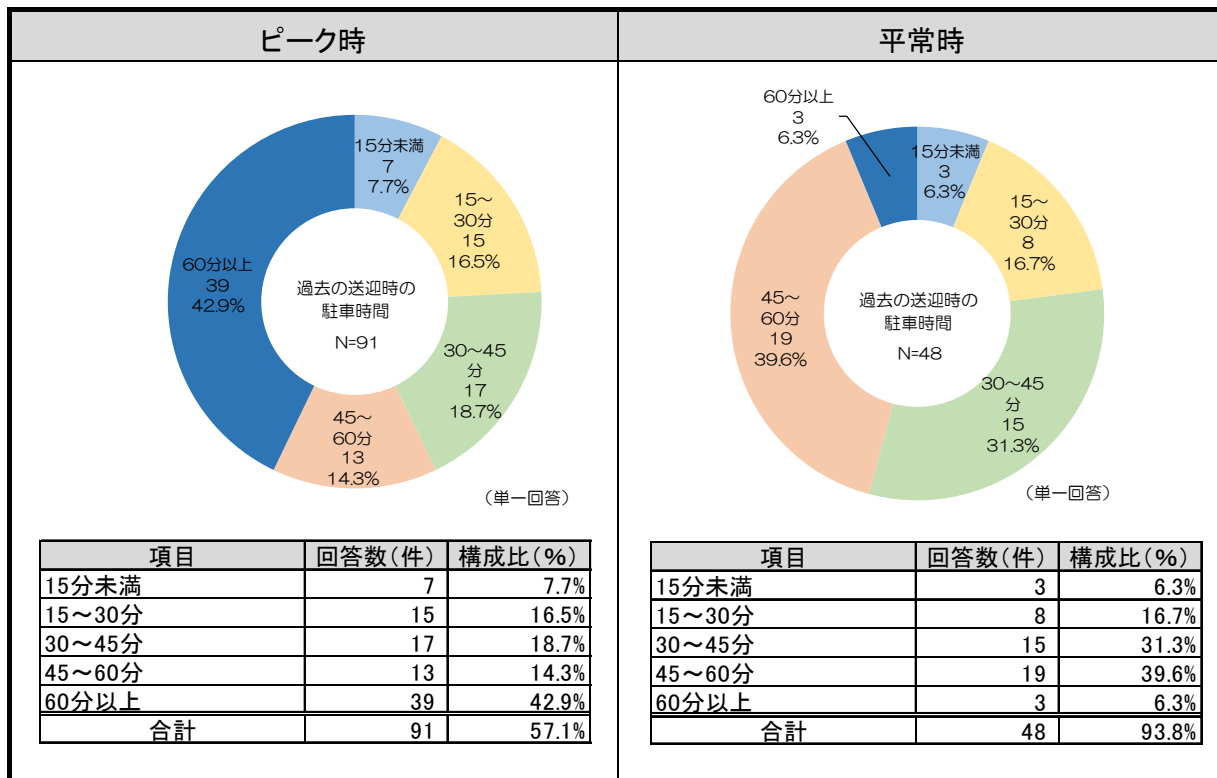
11) ターミナルでの滞在時間(航路利用者以外)

- 航路利用者以外の滞在時間は、ピーク時で平均 74 分、平常時で 58 分と、航路利用者に比べて短い。ターミナル駐車場の無料時間である 60 分を超える滞在が、ピーク時、平常時とも 4 割程度みられる。



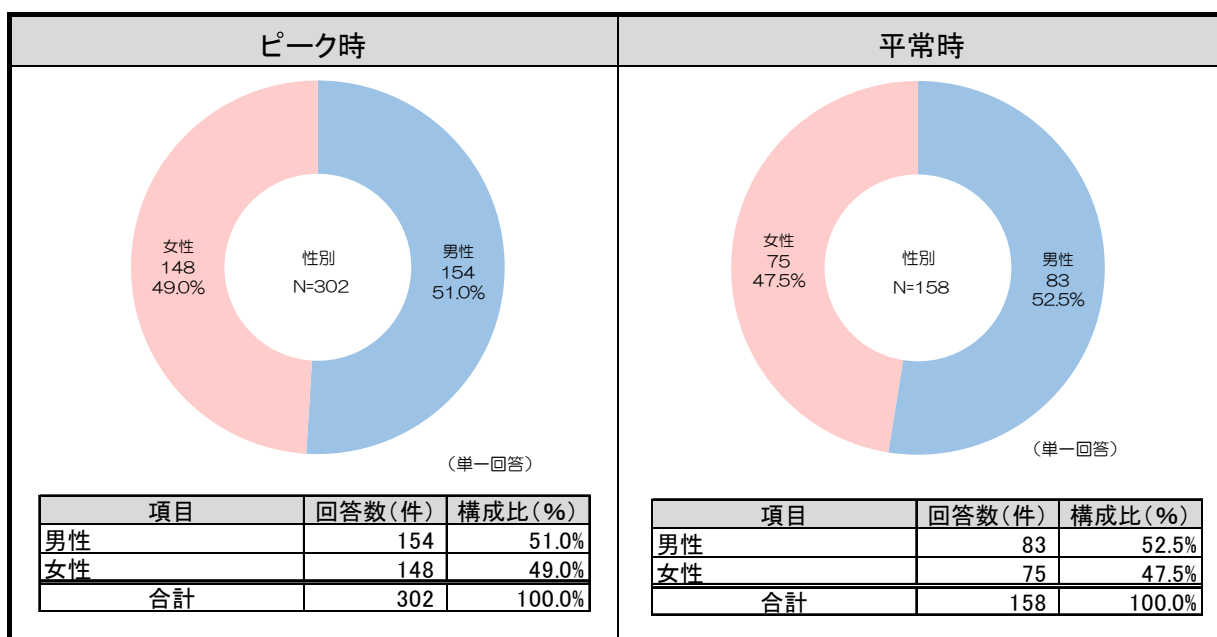
12) 過去の送迎時の駐車時間

- ピーク時では、無料時間を超える「60分以上」との回答が43%と最も多いが、平常時では「60分以上」との回答は6%と少ない。



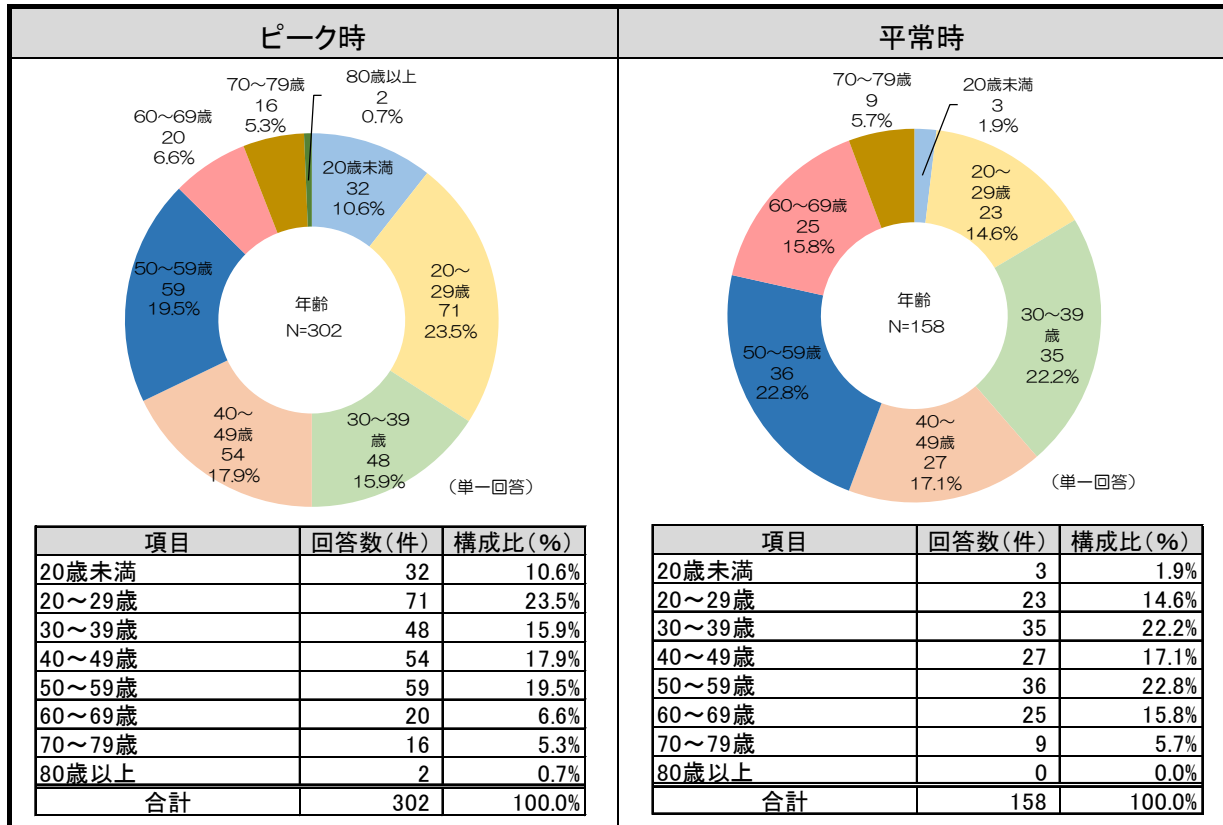
13) 性別

- 性別は、ピーク時、平常時ともほぼ均等にサンプルを取得している。



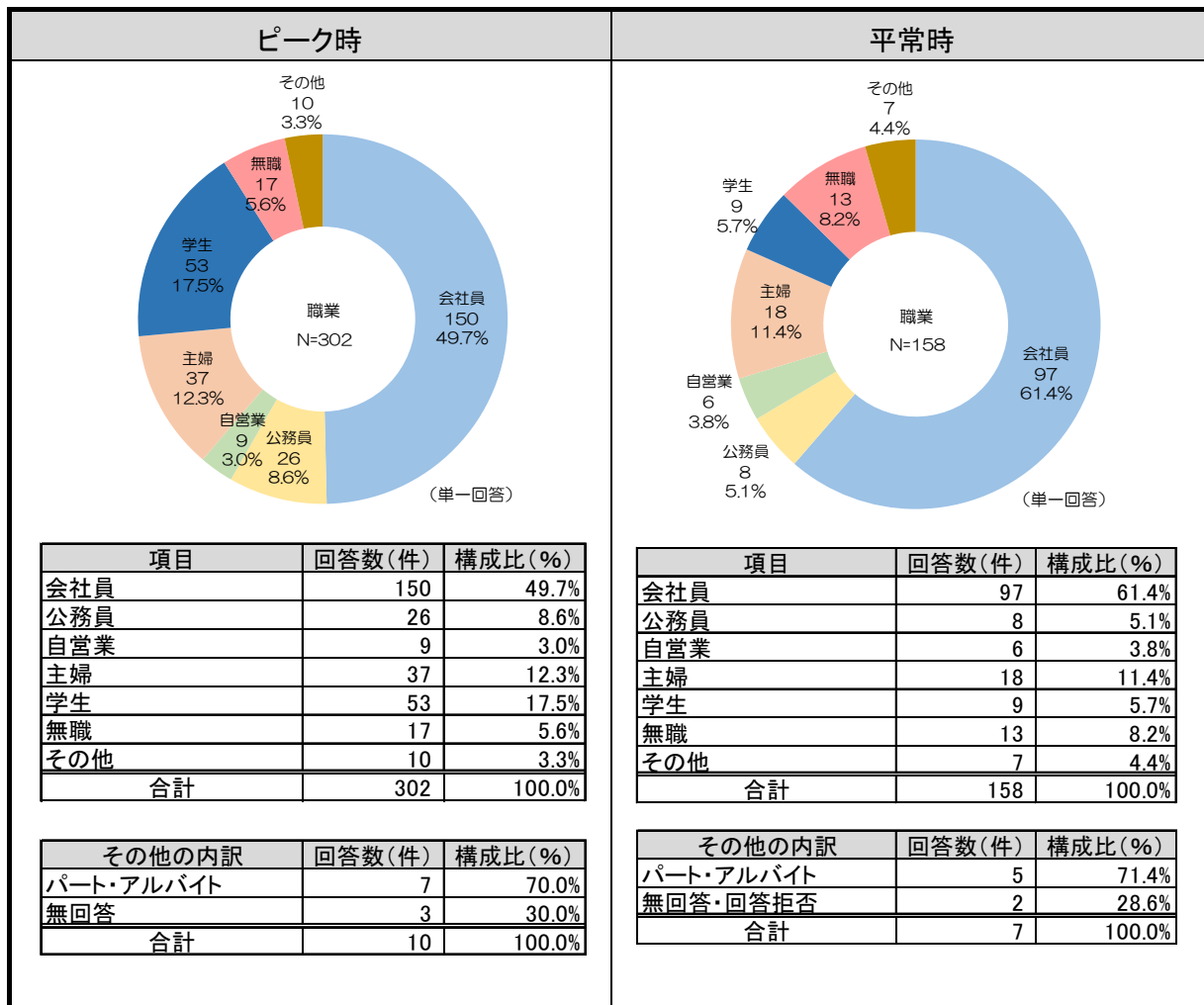
14) 年齢

- 平常時では、「20歳未満」、「20～29歳」といった若年層のサンプルが若干少ないが、それ以外はピーク時、平常時とも、大きな偏りなくサンプルを取得している。



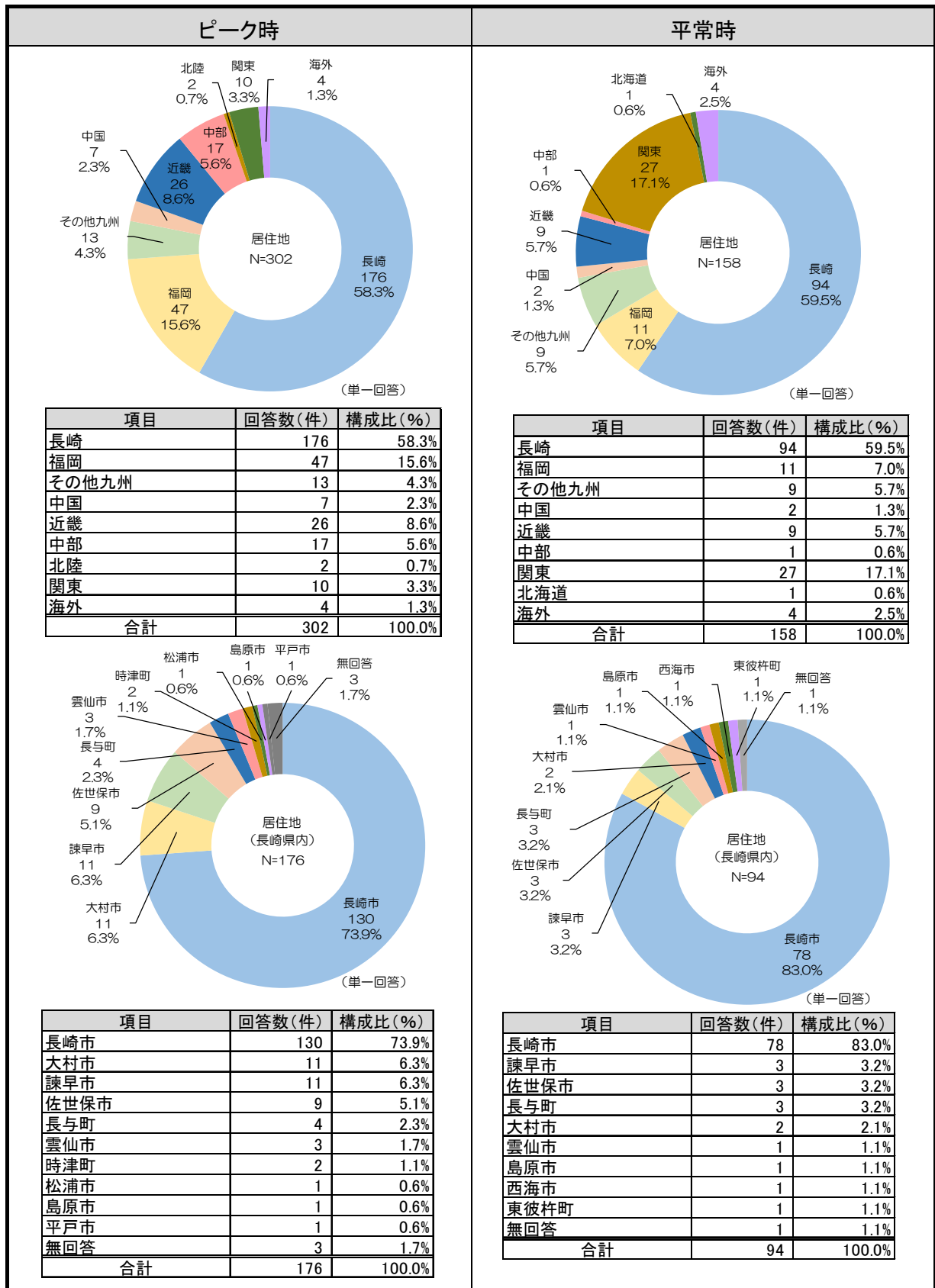
15) 職業

- ピーク時、平常時とも「会社員」との回答が最も多い。
- ピーク時では、「学生」との回答が18%と、平常時の6%に比べて割合が高い。



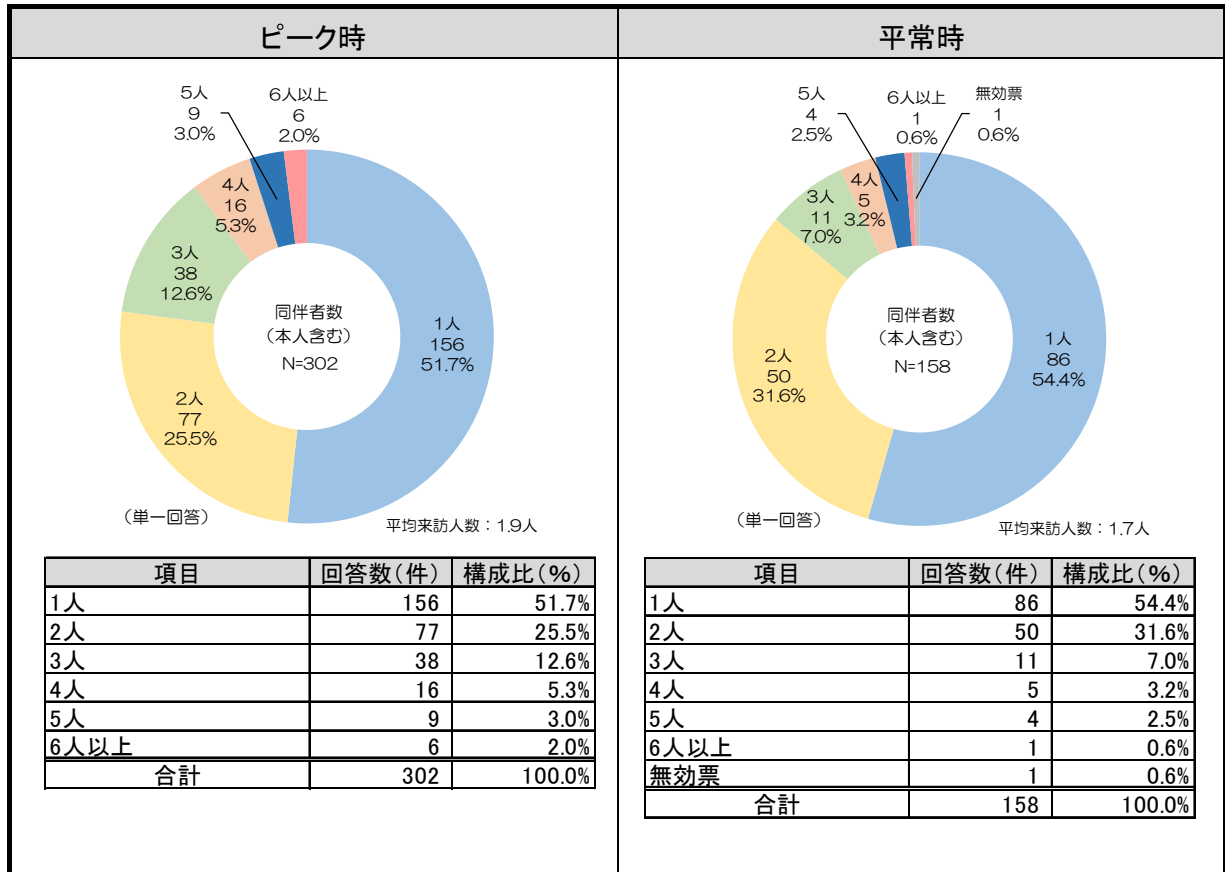
16) 居住地

- ピーク時、平常時とも「長崎(県)」が最も多く、6割弱を占める。
- 県内の市町村では、「長崎市」が両日とも最も多く、平常時では8割を上回る。



17) 本日の同伴者(本人を含む)

- ▶ 同伴者数は、ピーク時の平均が 1.9 人、平常時の平均が 1.7 人と、ピーク時が平常時を若干上回る。
- ▶ いずれの日も、「1人」との回答が最も多く、5割程度を占める。



3.2.5. 地区内交通量調査

元船地区の混雑状況、地区内道路の利用状況等を把握し、地区内道路の車線運用検討等の基礎資料とすることを目的に、交通量調査を実施した。

(1) 調査概要

調査は以下に示す内容で実施した。

表 3.11.地区内交通量調査実施日時

調査日	調査時間	天候	備考
令和2年1月25日(土)	9:00~18:00	曇り/夕方から雨	大型商業施設ポイント5倍デー

表 3.12.元船地区内交通量等調査地点一覧

分類	地点	備考
交通量調査	交差点①	
	交差点②	
	大型商業施設入庫	入庫断面と出庫断面が違うため計測
駐車場満空調査	ターミナル駐車場	
	大型商業施設駐車場	
滞留状況調査	ターミナル駐車場滞留	入庫待ち車列を確認
	大型商業施設入庫滞留①	
	大型商業施設入庫滞留②	
	大型商業施設出庫滞留	信号交差点からの車列を確認
道路現況調査	交差点①	
	交差点②	

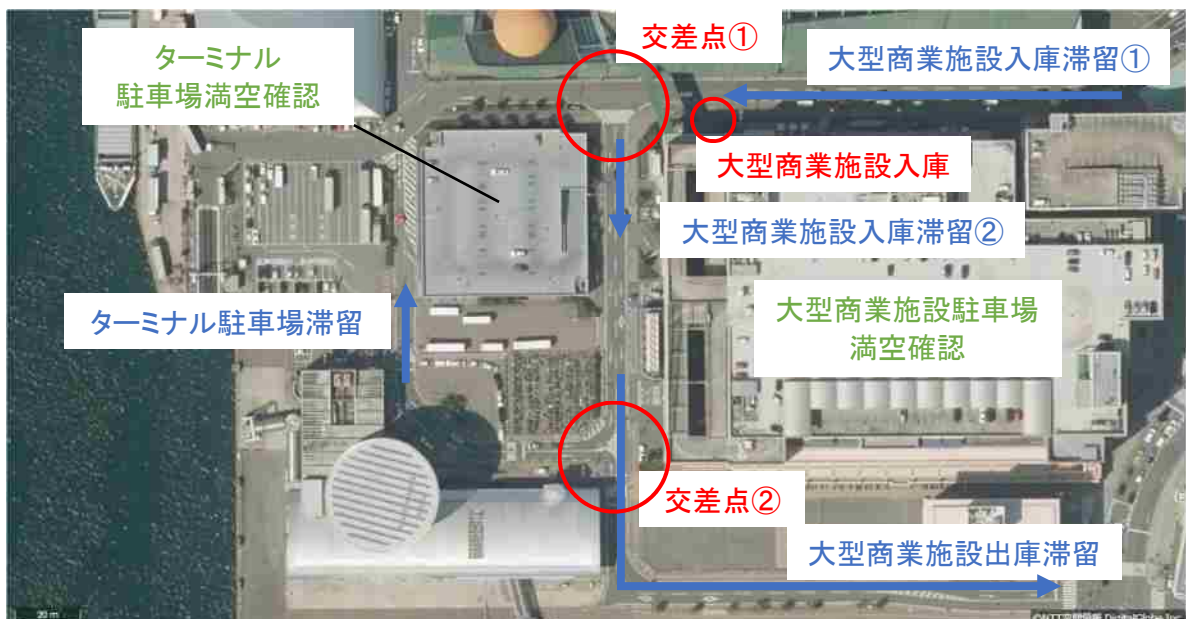


図 3.23.元船地区内交通量調査地点位置図

(2) 調査結果

調査結果の概要を以降に示す。

1) 交通量調査結果

a) 9 時間合計交通量

- 9 時間合計の交通量では、大型商業施設北側断面の交通量が最も多く、5,630 台/9hとなっている。
- 一方、大型商業施設の入口に流出する車両が 2,100 台/9hあり、交差点①南側断面の交通量は 1,801 台/9hと少なくなっている。
- 交差点②北側断面の交通量は、大型商業施設からの出庫車両があるため、3,463 台/9hと再度増加している。
- 元船広場前の断面が 2,495 台/9hである一方、長崎港ターミナル前断面も 2,206 台/9hと、同程度の交通量がみられる。
- 北側の路線は、大型車混入率が 4%～9%程度と、南側の路線に比べて大型車の通行が多いことが伺える。

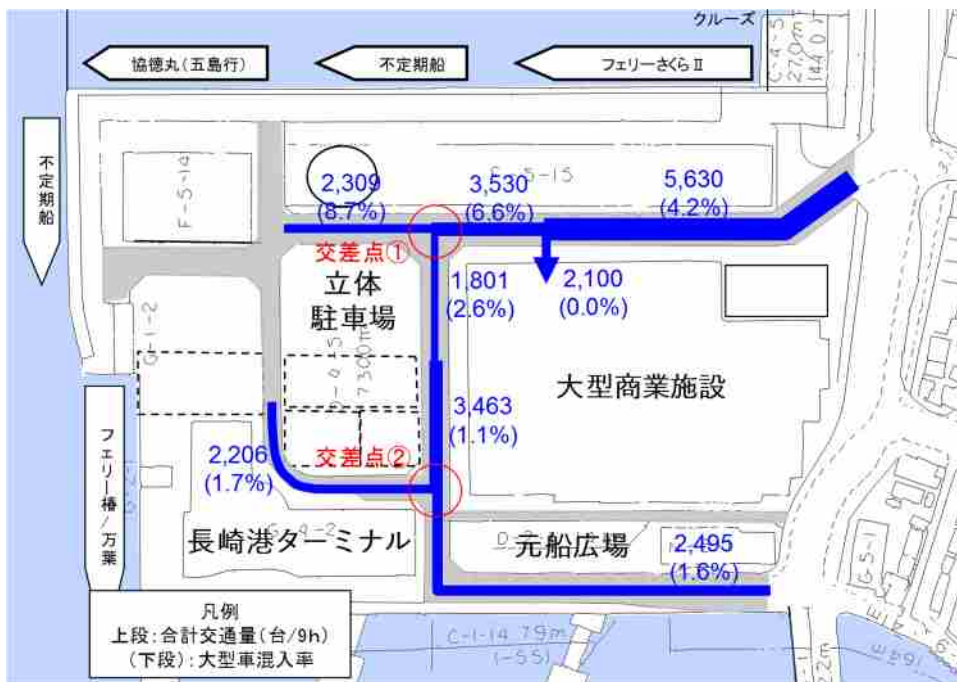


図 3.24.交通量図(9 時間合計)

b) ピーク時交通量(11 時台)

- ピーク時(2 交差点の流入交通量の合計)である 11 時台の交通量図を以下に示す。
- 傾向としては、9 時間合計とほぼ同様の傾向であるが、立体駐車場北側断面の大型車混入率が若干上がっている。これは 11:45 着のフェリーの影響があったものと思われる。

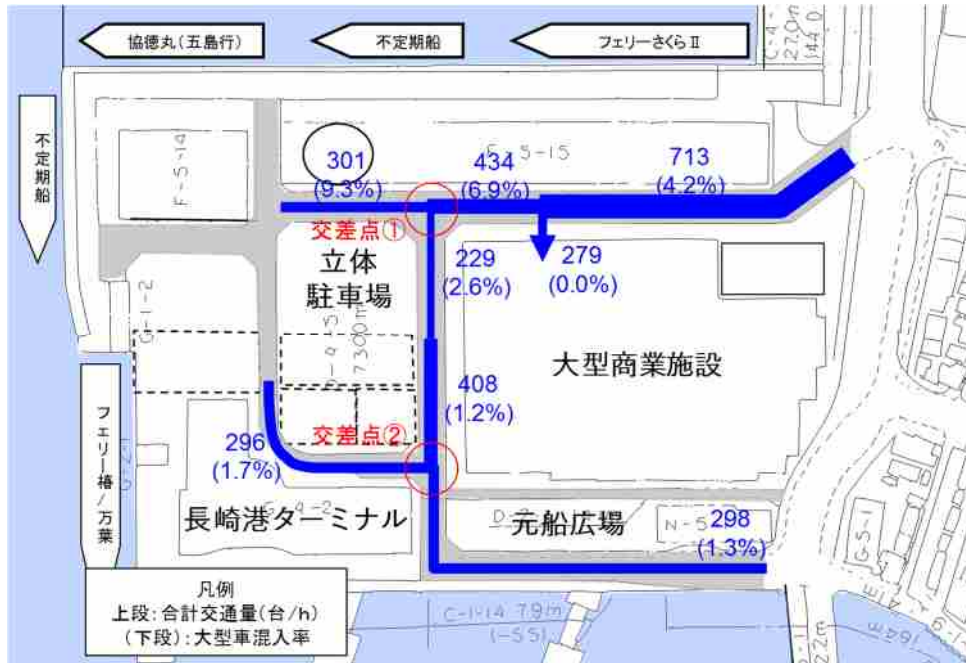


図 3.25.交通量図(ピーク時・11 時台)

c) 交通量の時間変動

- 交差点①では、9:30 から調査終了まで、交通量が 300 台/30 分を上回っており、10 : 00~10 : 30、11 : 30~12 : 00、13 : 30~14 : 00 に大きく交通量が増加している。
- 交差点②は、夕方に向けて交通量が増加しており、15 : 00~15 : 30 で最大となっている。
- 例えば 15 : 00~15 : 30 では、交差点②の A→C 方向（北から長崎港ターミナルへ左折）の交通量が大きく増加しているが、交差点①の A→B 方向（東から南に左折）の交通量に大きな増加はみられず、大型商業施設から出庫した車両が、長崎港ターミナル前を回って、北側から県道に抜ける動きがあると考えられる。

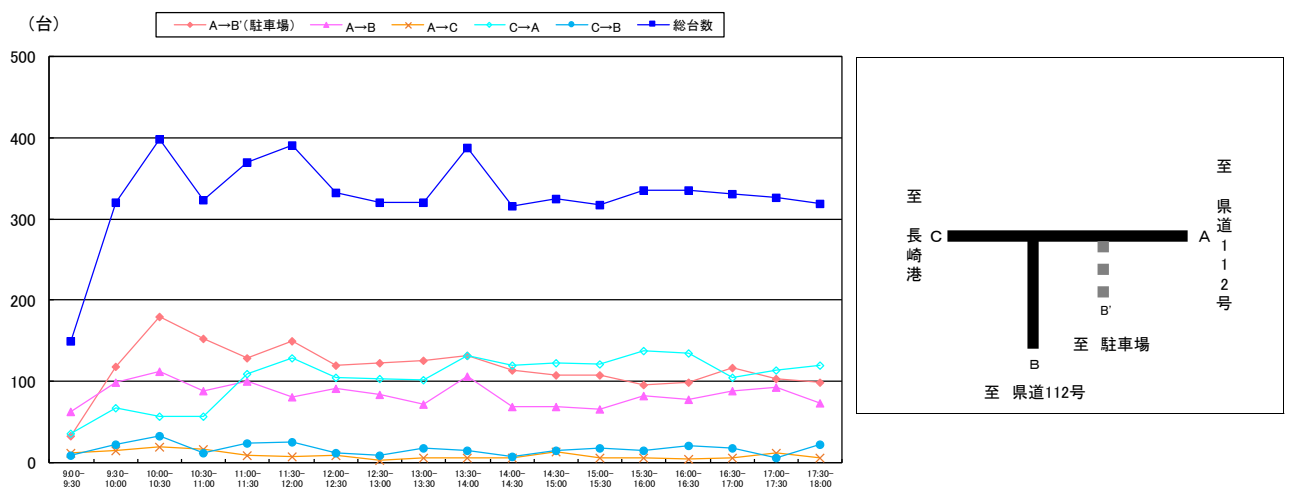


図 3.26.交通量時間変動図(交差点①)

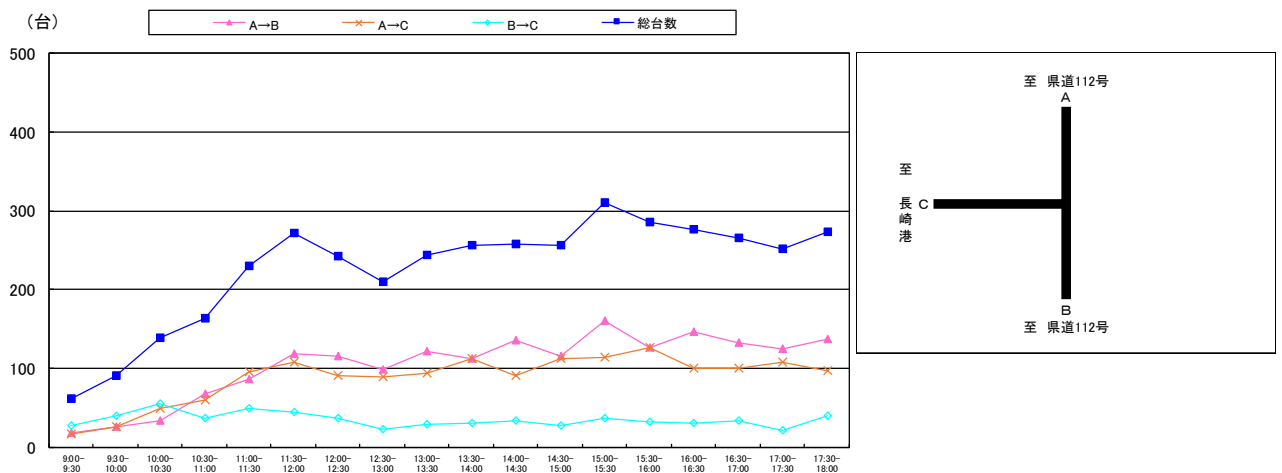


図 3.27.交通量時間変動図(交差点②)

(3) 駐車場満空調査

- ターミナル駐車場は、最大在車台数が 15:00 の 141 台と、254 台の容量に対して約 56%の利用に留まっている。
- 入庫のピークは 12:30 の 26 台、出庫は一時的に 11:30 が最大で 26 台となるが、夕方 15:30～16:30 の間に多くの出庫がみられる。
- なお、大型商業施設の駐車場は、12:22 に満車を確認し、その後 15:03 まで満車が継続されたことを確認した。

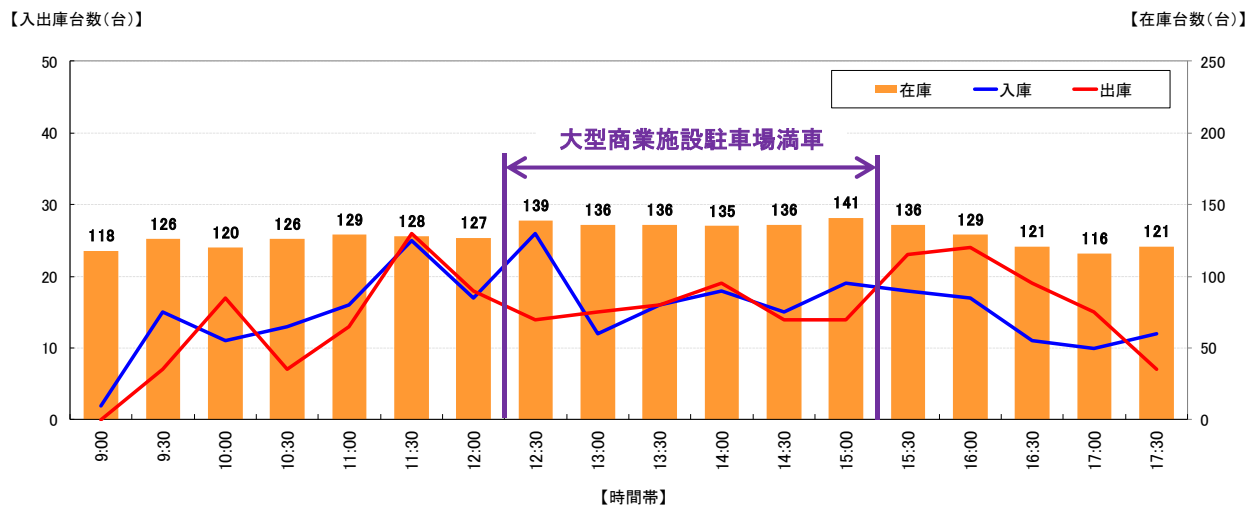


図 3.28.ターミナル駐車場入出庫・在車台数時間変動図

(4) 滞留状況調査

- 各箇所の滞留状況については、大型商業施設、ターミナル駐車場とも、入庫待ちの滞留は確認されなかった。
- 大波止ビル前の交差点を先頭にした、大型商業施設出庫車両の滞留は、15:10 で最大 130m を記録しており、青信号 1 回では滞留を捌ききれない状況が確認された。
- 滞留が 100m に満たなくとも、右折車が多く、信号交差点に右折矢印や時差式の設定がないため、対向直進との関係によっては、1 回の青信号では交差点を通過できない滞留車両がみられた。



図 3.29.滞留状況調査結果

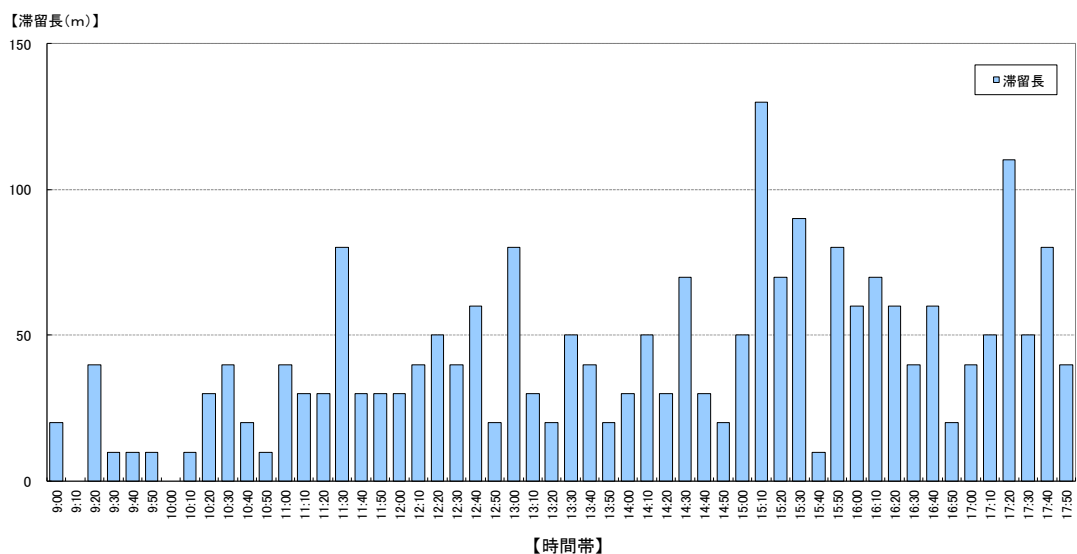


図 3.30.大型商業施設出庫滞留長時間変動図

(5) 道路現況調査

車線運用検討の基礎資料として、現況道路の車線構成、道路幅員等を整理した。以下にその結果を示す。

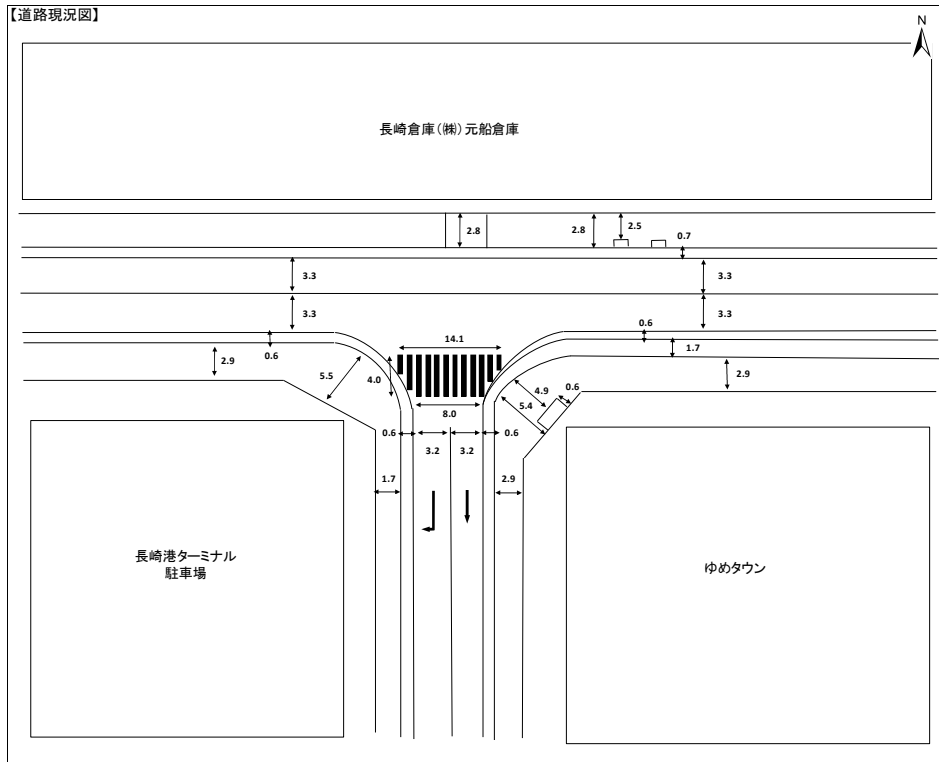


図 3.31.道路現況図(交差点①)

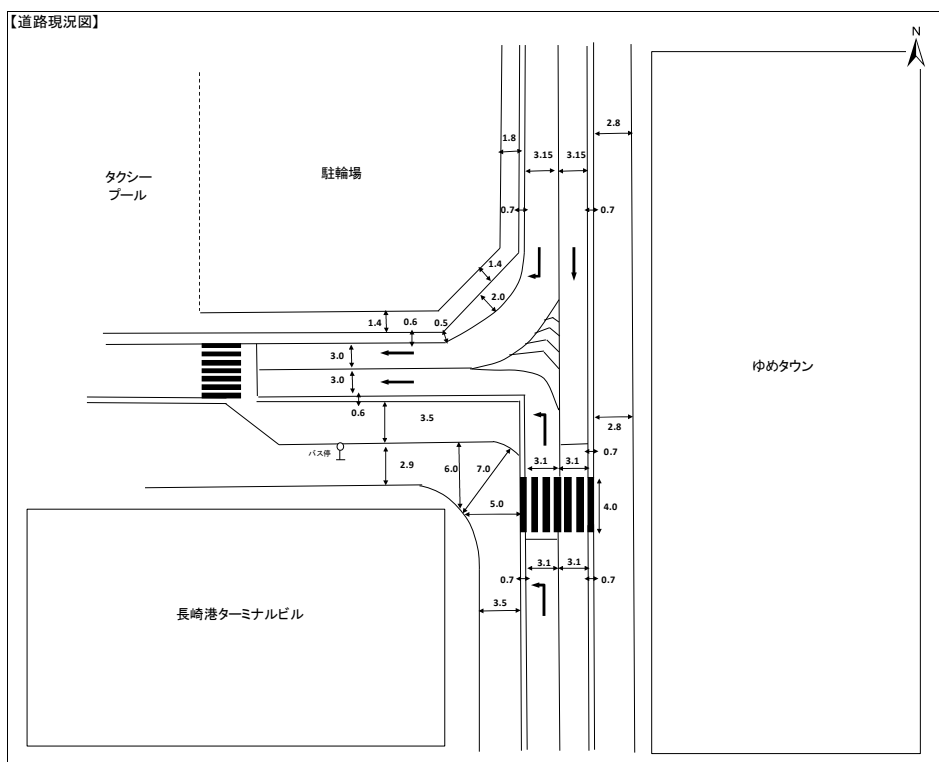


図 3.32.道路現況図(交差点②)

3.2.6. 岸壁利用状況の整理

将来的な物流機能の移転検討に向け、元船地区内の貨物岸壁について、「港湾漁港施設(元船地区)巡視日誌」より整理を行った。

以下にその結果を示す。なお、整理期間は平成31年1月から令和元年12月の1年間である。

- 北岸壁については、B棟前、C棟東は常に決まった船舶の利用があり、使用率は100%である。一方、C棟西は様々な船が不定期に利用しており、使用率は47%に留まる。
- 西岸壁もC棟西と同様の状況にあり、使用率は50%となっている。
- 北東岸壁も不定期利用であるが、上屋が隣接していないこともあり、その使用率は13%と低い。

表 3.13.岸壁の利用状況(平成31年1月～令和元年12月)

		使用日数	使用率	稼働日数 (延べ)
北岸壁	B棟前	238	100.0%	238
	C棟西	111	46.6%	238
	C棟東	238	100.0%	238
	北岸壁全体	587	82.2%	714
西岸壁		119	50.0%	238
北東岸壁		31	13.0%	238
元船地区全体		737	61.9%	1,190

※土日祝、年末年始等は日報がなく、稼働日数から除いている。

出典：港湾漁港施設(元船地区)巡視日誌



図 3.33.岸壁位置図

3.2.7. 航路利用者等の駐車場需要の推計

「3.2.4.航路利用者アンケート調査」の結果を用い、ピーク時・平常時の航路利用者及び送迎利用者の駐車場需要を推計した。

※推計対象を航路利用者等とした理由

ターミナル駐車場は港湾施設のため、周辺のその他港湾施設(旅客ターミナル、上屋等)利用者の利便性確保が目的の施設である。また、現在のターミナル駐車場で混雑が発生しているのは主に休日のため、観光や帰省等、休日利用の多い長崎港ターミナル利用者を対象とし、その過不足を確認することとした。

(1) 駐車場需要台数の推計方法

駐車場需要台数の推計方法を以下に整理する。

●航路利用者の需要台数:

1日の航路乗込者数×自動車分担率×ターミナル駐車場利用率÷

平均乗車人員÷駐車場回転数

●送迎利用者の需要台数:

ピーク1時間の航路利用者数×送迎発生率÷平均乗車人員÷駐車場回転数

表 3.14. 駐車場需要台数算定に用いる項目の説明(航路利用者)

需要区分	項目	説明
航路利用者	1日の航路乗込者数	<ul style="list-style-type: none"> 航路利用者は滞在時間が長く、何回転もするものではないことから、1日の利用者から算定。 駐車場を主に利用するのは、内地から離島へ移動する方のため、乗込者を対象とする。
	自動車分担率	<ul style="list-style-type: none"> 航路利用者のうち、車で来た方の割合。 送迎は別で算定するため、送迎利用は含まない。 航路利用者アンケートの設問4で、「②駐車場が満車で停められない恐れがあるため」、「③ターミナル周辺の渋滞を避けるため」を選択した方は、状況が改善されれば駐車場を利用することが想定されるため、潜在需要として取り扱う。
	ターミナル駐車場利用率	<ul style="list-style-type: none"> 車利用の航路利用者のうち、ターミナル駐車場を利用した方の割合。 航路利用者アンケートの設問5で、「②ターミナル駐車場が混んでいると思ったため」、「③ターミナル周辺の渋滞を避けるため」、「⑤ターミナル駐車場を知らなかったため」を選択した方は、状況の改善、認知により駐車場を利用することが想定されるため、潜在需要として取り扱う。
	平均乗車人員	<ul style="list-style-type: none"> 航路利用者数(人)から自動車の数(台)に換算するための係数。
	駐車場回転数	<ul style="list-style-type: none"> 1日あたりの回転数を平均滞在時間から算定。 何日も宿泊される方が多い場合、必要駐車台数は増加する。

表 3.15. 駐車場需要台数算定に用いる項目の説明(送迎利用者)

需要区分	項目	説明
送迎	ピーク 1 時間の航路利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 送迎は乗込時、帰着時両方で発生することから、乗込・上陸を含めた航路利用者全てを母数とする。 送迎は駐車時間が短いため、ピーク特性まで踏まえた算定とする。
	送迎発生率	<ul style="list-style-type: none"> 送迎目的での利用、交通手段が送迎の方を合計した割合。 ターミナル駐車場の利用状況、潜在需要を加味。
	平均乗車人員	<ul style="list-style-type: none"> 航路利用者に同じ。ただし、送迎者本人は航路を利用しないため、その分を補正。
	駐車場回転数	<ul style="list-style-type: none"> 1 時間あたりの回転数を平均滞在時間から算定。
	※ターミナル駐車場利用率について	<ul style="list-style-type: none"> 送迎対象者であっても、ターミナル駐車場を利用せず、近傍への路上駐車を行う場合がある。 そうしたケースを考慮すると、ターミナル駐車場利用率を考慮する必要があるが、本ターミナルのロータリーでは送迎用の一時停車スペースは設けておらず、送迎はターミナル駐車場を利用することが原則であるため、ターミナル駐車場利用率は考慮しないものとした。

(2) 駐車場需要台数の推計

1) 航路利用者の駐車場需要台数

表 3.16. 航路利用者の駐車場需要台数推計

項目		ピーク時	平常時	備考
① 1 日の航路乗込者数 ^{注1}		1,646 人/日	1,087 人/日	航路会社より
② 自動車分担率	潜在需要あり	19.6%	24.8%	航路利用者アンケートより
	潜在需要なし	14.4%	22.0%	航路利用目的の方を対象
③ ターミナル駐車場利用率	潜在需要あり ^{注2}	86.8%	92.6%	航路利用者アンケートより
	潜在需要なし	74.7%	83.3%	航路利用目的の車利用者を対象
④ 平均乗車人員	潜在需要あり	3.30 人	2.00 人	航路利用者アンケートより 航路利用目的の車利用者のうち、 ターミナル駐車場利用者を対象
	潜在需要なし	3.48 人	2.00 人	
⑤ 駐車場回転数 ^{注3}	潜在需要あり	0.32 回転	0.87 回転	
	潜在需要なし	0.36 回転	0.82 回転	
駐車場需要台数	潜在需要あり	265 台	143 台	①×②×③÷④÷⑤
	潜在需要なし	141 台	121 台	

注 1: フェリー利用者のうち車利用者は、フェリーの乗車台数に平均乗車人員(アンケート全回答の平均値)を乗じ減算

注 2: 自動車利用の潜在需要者を含む

注 3: 平均滞在時間(時)÷24 時間。対象者が潜在需要あり・なしで変わるため、それぞれの値は一致しない。

2) 送迎利用者の駐車場需要台数

表 3.17.送迎利用者の駐車場需要台数推計

項目	ピーク時	平常時	備考
①ピーク 1 時間の航路利用者数 ^{注1}	739 人 (7 時台)	742 人 (7 時台)	航路会社より
②送迎発生率	12.6%	15.2%	航路利用者アンケートより 送迎目的、交通手段が送迎の方を対象 ※送迎目的のうち、車以外の交通手段を除外
③平均乗車人員	2.21 人	1.38 人	同上
④駐車場回転数 ^{注2}	1.29 回転	1.77 回転	航路利用者アンケートより 送迎目的でターミナル駐車場を利用した方を対象
駐車場需要台数	33 台	46 台	①×②÷③÷④

注1:ピーク時間は便別の乗込・上陸者数から算定(送迎はある程度早めに来ることを想定し、出発及び到着時間から15分を引いた時間で集計)

注2:平均滞在時間(分)÷60分

3) 駐車場需要台数のまとめ

以上の推計結果から、航路利用者(送迎利用含む)の需要台数を整理した。

結果、ピーク時の必要台数は現状の月極駐車場を考慮すると、106 台の追加が必要となる。一方、平常時においては、航路利用者(送迎利用含む)だけの需要では、現在のターミナル駐車場からの追加は必要ないとの結果となった。

表 3.18.駐車場需要台数のまとめ

項目	ピーク時	平常時	備考
航路利用者の必要駐車台数	265 台	143 台	潜在需要含む
送迎利用者の必要駐車台数	33 台	46 台	
合計必要駐車台数	298 台	189 台	
既存の駐車台数		254 台	
うち、月極駐車台数を除いた台数		192 台	月極 62 台
必要追加台数	106 台	—	

【補足:現地の状況】

推計結果の検証のため、年末年始のターミナル駐車場の状況について、指定管理者にヒアリングを行った。結果、調査日である12月28日及び29日は満車にはならなかったものの、12月30日から1月2日までは満車が発生したことが確認された。なお、12月28日は大型商業施設も満車は発生していない。

また、平常時の調査においては、商業施設は満車が発生したものの、ターミナル駐車場は終日空車であった。

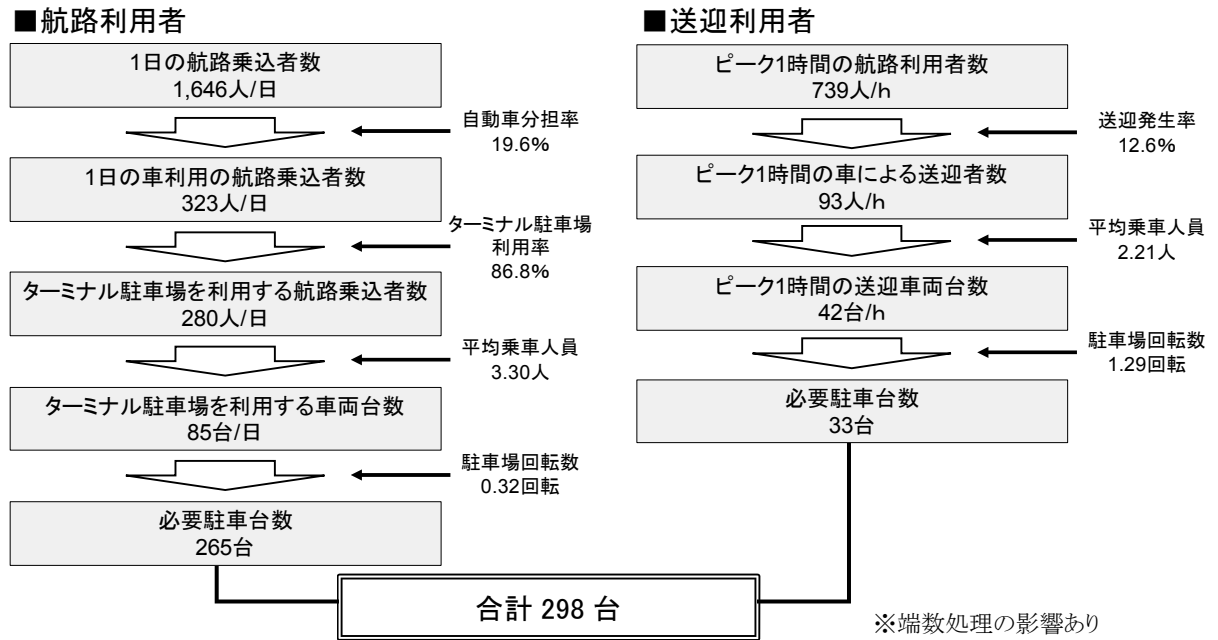


図 3.34. 駐車場需要台数推計フロー(ピーク時・潜在需要あり)

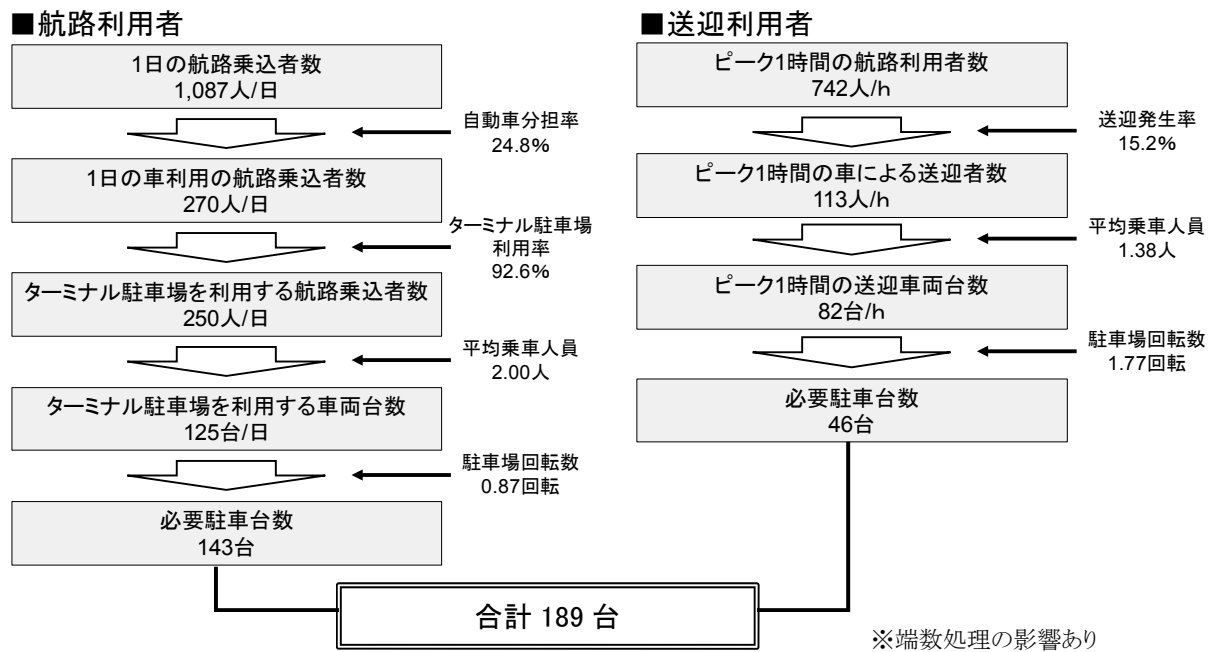


図 3.35. 駐車場需要台数推計フロー(平常時・潜在需要あり)

表 3.19.ピーク時・平常時の便別航路利用者数

【ピーク時(令和元年 12 月 28 日(土))】				【平常時(令和 2 年 1 月 25 日(土))】			
○野母商船				○野母商船			
乗込み		上陸		乗込み		上陸	
時刻	乗込客数	時刻	上陸客数	時刻	乗込客数	時刻	上陸客数
5:50	8	7:04	5	5:50	5	7:04	6
7:20	13	8:34	28	7:20	28	8:34	28
8:50	8	10:06	52	8:50	9	10:06	30
11:50	27	13:14	16	11:50	19	13:14	14
14:20	37	15:36	13	14:20	25	15:36	20
17:15	28	18:35	15	17:15	20	18:35	13
19:20	18	20:49	6	19:20	7	20:49	0
21:05	5	22:16	5	21:05	24	22:16	0
合計	144	合計	140	合計	137	合計	111
○九州商船(ジェットfoil)				○九州商船(ジェットfoil)			
乗込み		上陸		乗込み		上陸	
時刻	乗込客数	時刻	上陸客数	時刻	乗込客数	時刻	上陸客数
7:40	185	9:20	185	7:40	147	11:10	218
11:30	201	11:10	146	14:25	253	17:55	145
14:00	217	14:35	110	合計	400	合計	362
15:20	196	17:30	105				
合計	798	合計	546				
○九州商船(有川)				○九州商船(有川)			
乗込み		上陸		乗込み		上陸	
時刻	乗込客数	時刻	上陸客数	時刻	乗込客数	時刻	上陸客数
7:55	25	9:33	69	7:55	21	9:33	105
11:00	23	16:03	26	11:00	24	16:03	59
16:40	38	18:23	14	16:40	55	18:23	12
合計	86	合計	108	合計	100	合計	176
○九州商船(フェリー)				○九州商船(フェリー)			
乗込み		上陸		乗込み		上陸	
時刻	乗込客数	時刻	上陸客数	時刻	乗込客数	時刻	上陸客数
8:05	73	11:45	51	8:05	31	11:45	98
12:25	143	16:05	42	12:25	61	16:05	34
16:50	92	20:00	23	16:50	93	20:00	10
合計	307	合計	116	合計	184	合計	142
○やまさ海運(軍艦島周遊コース)※所要時間110分				○やまさ海運(軍艦島周遊コース)※所要時間110分			
乗込み		上陸		乗込み		上陸	
時刻	乗込客数	時刻	上陸客数	時刻	乗込客数	時刻	上陸客数
9:00	63	10:50	63	9:00	113	10:50	113
13:00	75	14:50	75	12:00	7	12:50	7
合計	138	合計	138	13:00	97	14:50	97
				合計	217	合計	217
				※12時便は新観光丸クルーズ(所要時間50分)			
○五島産業汽船				○五島産業汽船			
乗込み		上陸		乗込み		上陸	
時刻	乗込客数	時刻	上陸客数	時刻	乗込客数	時刻	上陸客数
8:00	23	9:40	88	8:00	0	9:40	67
12:00	62	15:40	58	12:00	14	15:40	14
16:00	88	17:40	18	16:00	35	17:40	0
合計	173	合計	164	合計	49	合計	81

※九州商船フェリーについては、車両台数にアンケートで取得した平均乗車人員(ピーク時 1.91 人/台、平常時 1.69 人/台)を乗じた値を、利用者数から差し引いている。

3.2.8. 元船上屋の用途が転換した場合の駐車場需要の整理

ここでは、現在の元船上屋が、物流機能から賑わい機能に用途を転換した場合の駐車場需要を推計した。

(1) 前提条件の整理

元船上屋の利用転換による駐車場需要推計の前提条件を以下に整理する。

なお、需要推計の基本となる延床面積は、一部に物流機能が残ることを想定し、10,000 m²とした（現状の上屋規模：元船上屋 B 棟・1,989 m²、元船上屋 C 棟・10,201 m²）。施設用途は賑わい施設として商業系の施設を想定し、推計対象は、元船地区の駐車場混雑が主に休日に発生していることから、休日を対象とした。

表 3.20. 駐車場需要推計の前提条件

基準とした指針 ^注	発生集中量： 大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版（平成 26 年 6 月 国土交通省都市局都市計画課）（以下、「開発マニュアル」という。） その他： 大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成 19 年 2 月 1 日経済産業省告示 16 号）（以下、「大店立地法指針」という）
対象面積（延床）	10,000 m ²
駅からの距離	450m（長崎電気軌道 五島町駅から元船上屋 C 棟までの距離）
施設用途	商業施設
推計対象	休日
物流機能からの利用転換による減少需要	見込まない

注：開発マニュアルでの推計に必要となるパーソントリップ調査等の情報が不足しているため、大店立地法指針を併用した。

(2) 駐車場需要の推計結果

大店立地法指針によると、駐車場の必要台数は、以下の式により算定される。結果、元船上屋を 10,000 m²の商業施設として利用転換した場合、新たに 307 台の駐車場が必要となる。

$$\begin{aligned}
 \text{「必要駐車台数」} &= \text{「小売店舗へのピーク 1 時間当たりの自動車来台数」} \\
 &\quad \times \text{「平均駐車時間係数」} \\
 &= \text{「一日の来客（日来客）数（人）」} \left(\text{「A：店舗面積当たり日来客数原単位（人/千 m}^2\text{）」} \times \text{「当該店舗面積」（千 m}^2\text{）」} \right) \\
 &\quad \times \text{「B：ピーク率（％）」} \\
 &\quad \times \text{「C：自動車分担率（％）」} \\
 &\quad \div \text{「D：平均乗車人員（人/台）」} \\
 &\quad \times \text{「E：平均駐車時間係数」}
 \end{aligned}$$

出典：大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成 19 年 2 月 1 日経済産業省告示 16 号）

図 3.36. 必要駐車台数の算定式

表 3.21.必要駐車台数の算定

記号	項目	値	単位	備考
A	日来客数	8,050	人/日	三大都市圏周辺部および地方都市の発生集中量 16,100(人 T.E. ^注 /日)/2
B	ピーク率	14.4	%	
C	自動車分担率	37	%	12.5+0.055L【L:駅距離(m)】
D	平均乗車人員	2.0	人/台	1.5+0.05S【S:店舗面積(千㎡)】
E	平均駐車時間係数	1.42	(無単位)	(65+2S)/60【S:店舗面積(千㎡)】
F	必要駐車台数	307	台	A×B×C/E

注:トリップエンドの略。ある1つの目的での、出発地から到着地までの移動をトリップといい、1つのトリップにおける出発地と到着地をトリップエンドという。1トリップには発と着の2つのトリップエンドがある。

3.2.9. 将来需要の整理

これまでの検討結果を踏まえ、航路、駐車場の将来需要を整理した。

(1) 航路利用者の将来需要

表 3.22.航路利用者の将来需要

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年の「明治日本の産業革命遺産」の世界遺産登録により、増加傾向へ。 近年はほぼ横ばいだが、平成 30 年の「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」効果は未確認。
地区内事業者意見	<ul style="list-style-type: none"> 世界遺産登録により、上五島への利用者が増加。
周辺の開発動向	<ul style="list-style-type: none"> 九州新幹線長崎ルート開業、新駅の整備(令和 4 年)。 新駅に隣接した MICE 施設の整備(令和 3 年 11 月)。
将来需要	<ul style="list-style-type: none"> 「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の登録、九州新幹線長崎ルートの開業等により、利用者の増加が想定される。

(2) 駐車場の将来需要

表 3.23.航路利用者の将来需要

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ターミナル駐車場の利用台数は、近年増加傾向。
地区内事業者意見	<ul style="list-style-type: none"> ターミナル駐車場はピーク時には満車となり、混雑が発生(推計上もピーク時には不足が発生)。 大型商業施設の利用者は近年横這い。
地区の動向	<ul style="list-style-type: none"> 表 3.22 に示したように、航路利用者の増加が想定される。 今後、上屋が物流機能から賑わい機能に転換した場合、新たな需要が発生。
将来需要	<ul style="list-style-type: none"> 航路利用者の増加もあり、駐車場の将来需要は増加傾向と想定。 上屋の利用転換時期を見据えた対応が必要。

3.2.10. 元船地区の望ましい姿と方向性

元船地区の位置づけや現状、将来需要から、元船地区の望ましい姿と、望ましい姿実現のための方向性を、短期・長期の2つの視点から整理した。

表 3.24.元船地区の望ましい姿と方向性

元船地区の位置づけ		尾上地区、出島地区、松が枝地区等と連携した人流ゾーン
今後想定される環境変化	<ul style="list-style-type: none"> 2つの世界遺産登録による観光需要の増加(登録済み) 九州新幹線長崎ルート、MICE 施設開業による観光需要の増加 新長崎駅と長崎港ターミナルのアクセス向上 	
地区の現状課題	<ul style="list-style-type: none"> 人流機能と物流機能の混在 既存施設(ドラゴンプロムナード等)の活用・連携が不十分 駐車場容量不足による地区内の混雑 既存施設の老朽化 	



元船地区の望ましい姿	観光客や市民、航路利用者が集う人流・交流拠点
------------	------------------------

望ましい姿達成のための方向性	
短期	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場拡張整備による混雑の解消 ドラゴンプロムナードの有効活用による賑わい空間の創出 可能な範囲での面的管理の導入、各施設間の動線整理
長期	<ul style="list-style-type: none"> 物流機能(上屋)を交流機能に利用転換(上屋の別地区への移転) 地区全体の動線整理 地区内港湾施設の一元リニューアルによる、地区全体の活性化

【留意事項】

- 元船地区北側は、物流関連ゾーンとして貨物バース等を整備してきた経緯があり、物流機能の移転は、関係者と十分調整を図りながら進める必要がある。
- 新長崎駅と長崎港ターミナルのアクセス向上は、短期的な施策から長期的な施策まで複数案の検討が行われており、段階的な動線確保が想定されるため、その状況とあわせた整備計画とする必要がある。

【元船地区の望ましい姿(短期)】

一部港湾施設の拡張・改修による賑わい創出(暫定事業)



【元船地区の望ましい姿(長期)※仮に令和19年度を想定】

港湾施設全面リニューアルによる人流・交流拠点の形成

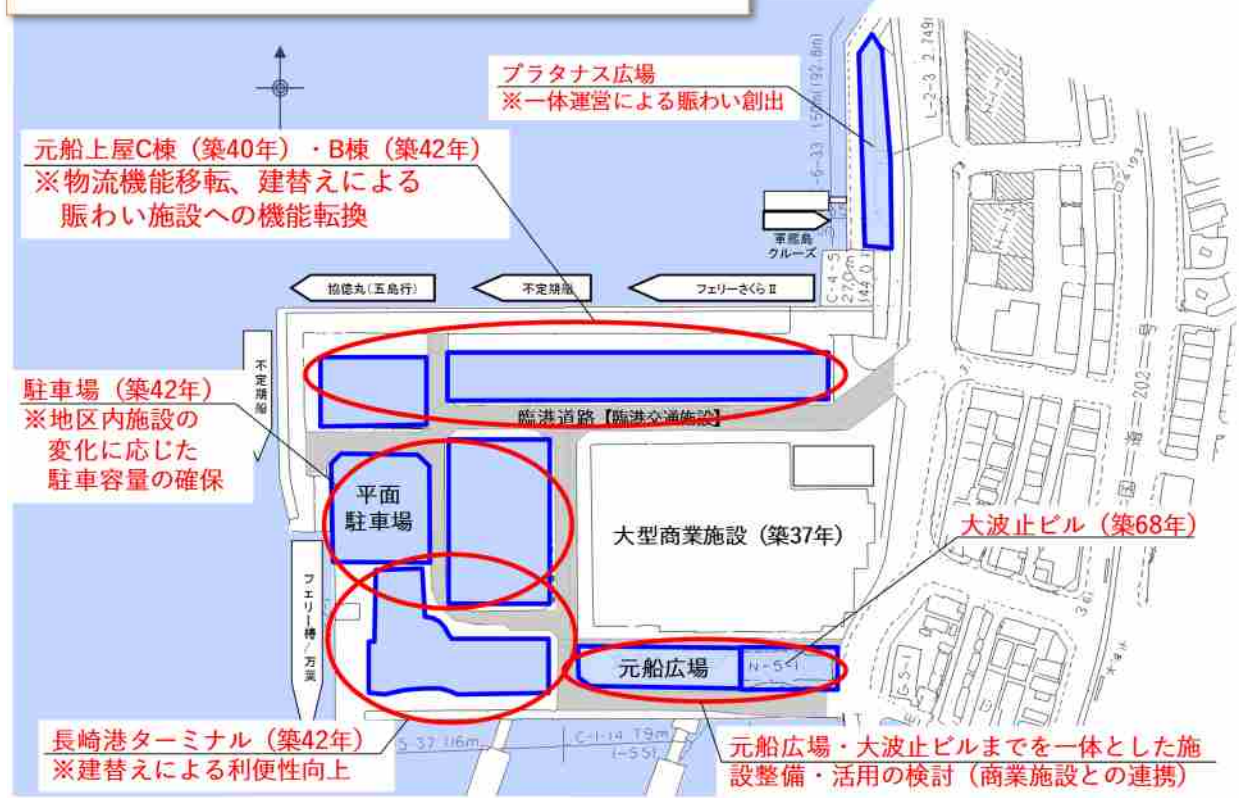


図 3.37.元船地区の望ましい姿(短期・長期)

4. 整備・改修計画の検討

4.1. 駐車場増床、ドラゴンプロムナードの利活用促進方策及び改修方法の検討

4.1.1. 駐車場増床方針および規模の検討

(1) 整備可能範囲・台数の検討

元船地区内の敷地において、駐車場が整備可能な範囲と整備可能台数を複数案整理し、比較検討を行った。

現状を踏まえた駐車場の整備場所として、下図に示す A 案～C 案が考えられるが、C 案はフェリー待合用の駐停車スペースとして利用しているため 1 層 2 段程度となることから、A 案もしくは B 案プラス付加的な台数増パターンとなる。

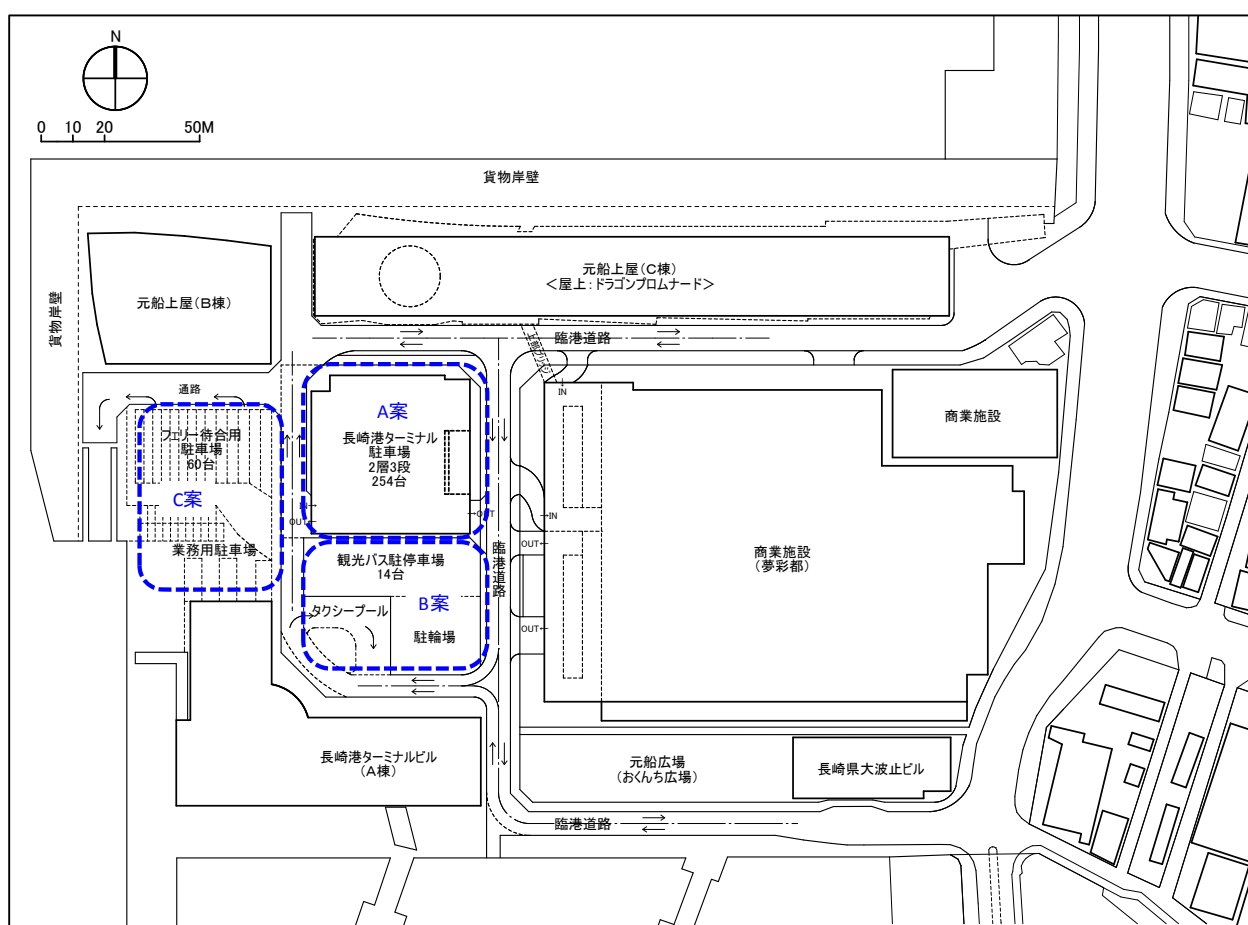


図 4.1. 駐車場整備検討場所(A～C 案)

A～C 各案の配置イメージ図及び各案の概要・比較表を次に示す。

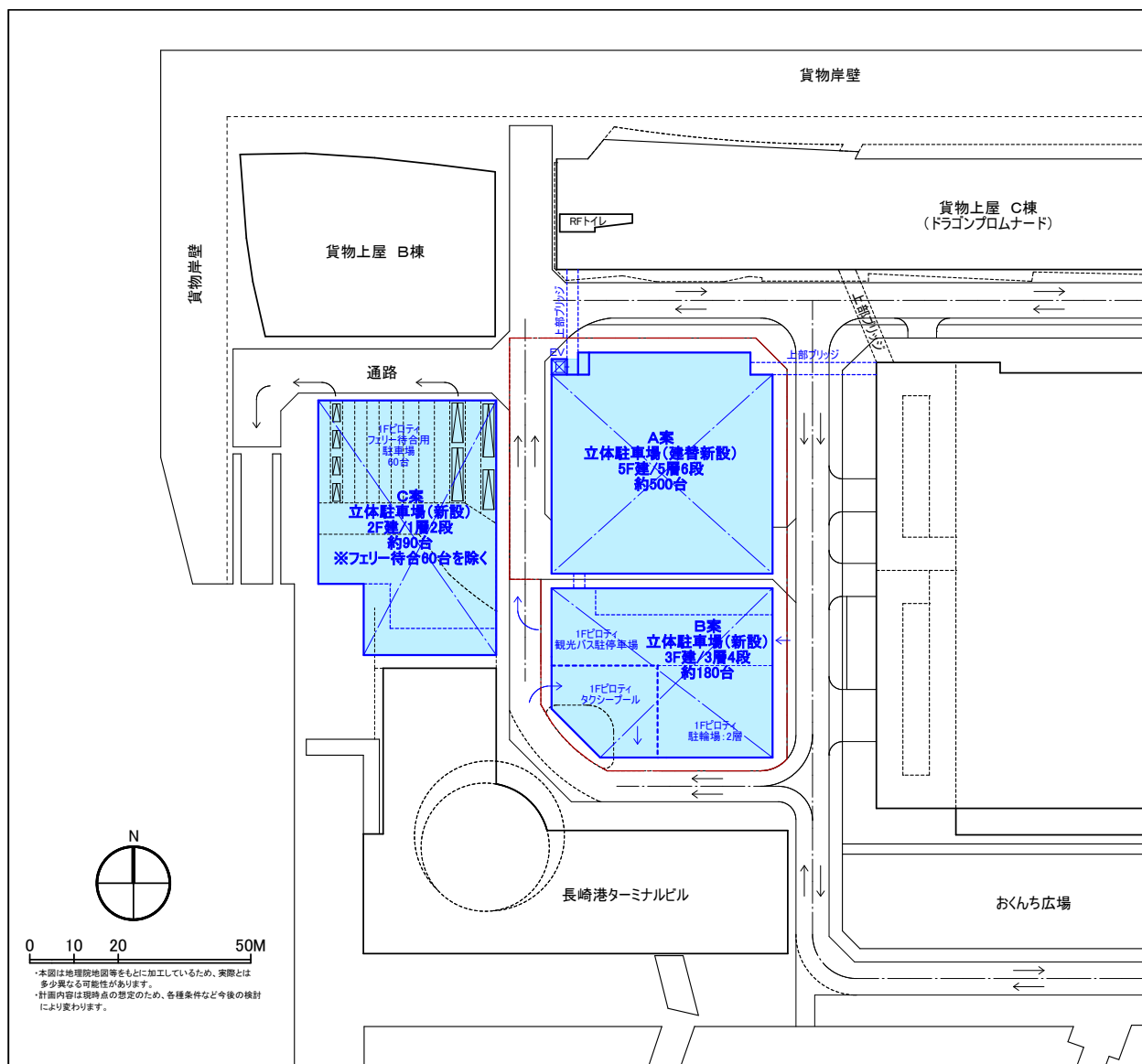


図 4.2. 駐車場整備配置イメージ(A～C 案)

表 4.1.駐車場の整備可能範囲と想定台数

項目	A案	B案	C案
説明	現ターミナル立体駐車場を解体したうえで、立体駐車場として再整備(建替)を行う。	現ターミナル立体駐車場を使いながら、バス・タクシー乗場等上部に立体駐車場を新設する。	現ターミナル立体駐車場を使いながら、フェリー待合・業務用駐車場の上部に立体駐車場を新設する。
概要	S造 5 階建(5 層 6 段)	S造 3 階建(3 層 4 段)	S造 2 階建(1 層 2 段) …1 階フェリー待合利用のため柱を一定制限する必要があることから多層化せず 2 階建(屋上駐車場利用)を想定。
規模	建築面積:約 2,500 m ² 延床面積:約 12,500 m ² (1~5 階床面積計)	建築面積:約 1,800 m ² 延床面積:約 5,700 m ² (1~3 階床面積計) ※駐輪場 1.5F/中間階有	建築面積:約 2,100 m ² 延床面積:約 2,100 m ² (1 階床面積計)
台数	計 500 台程度	計 180 台程度	計 90 台程度
	RF 85 台 5F 85 台 4F 85 台 3F 85 台 2F 85 台 1F 75 台 (現立駐解体後の建替えとなるため、現況+250 台程度の増となる。)	RF 60 台 3F 60 台 2F 60 台 1F 0 台* *1F はバス・タクシープール及び駐輪場 (現立駐の継続利用を前提として、現況+180 台の増となる。)	RF 70 台 1F 20 台* *1F フェリー待合 60 台分は含まず (現立駐の継続利用を前提とする場合、現況+90 台の増となる。)
メリット	○現台数の約 2 倍の駐車台数を確保できる。 ○ドラゴンプロムナードや夢彩都とのブリッジ連結・EV 動線の整備が可能。	○現ターミナル立体駐車場を使いながらの工事が可能となる。(利用料収入が得られる。) ○夢彩都とのブリッジ連結の可能性も有り。	○現ターミナル立体駐車場を使いながらの工事が可能となる。(利用料収入が得られる。)
デメリット	△現ターミナル利用者の駐車場が工事期間中利用できない。 →代替スペースとして広場やターミナルビル周囲が想定される。 △現ターミナル立体駐車場の解体及び建替工事期間中の利用料収入が得られない。	△現バス及びタクシープール、駐輪場が工事期間中利用できない。 →代替スペースとして広場が想定される。	△現フェリー待合駐車場、業務用駐車場が工事期間中利用できない。 →代替スペースとして広場や岸壁、ターミナルビル周囲が想定される。
備考	大臣認定駐車場に対応	個別認定または在来工法を想定	個別認定または在来工法を想定

【駐車場整備案の評価】

以下に示す評価より、今後は整備パターンA案及びB案を対象とし、概算コスト等の検討を行う。

表 4.2. 駐車場整備案の評価

A 案	<ul style="list-style-type: none">事業性及び施工時の課題があるが、台数も十分に確保でき、ドラゴンプロムナードとの連携も見込めるため、候補として検討する。	○ 検討対象とする
B 案	<ul style="list-style-type: none">ある程度の台数が確保できるため、候補として検討する。ただし、バス乗降場を1階に設けることで大臣認定品が使用できなくなり、コストが増加するため、バス乗降場は他の場所への移転を想定する。	○ 検討対象とする
C 案	<ul style="list-style-type: none">確保できる駐車台数が少なく、フェリーの乗降や荷捌きの利便性に課題が生じるため、候補としない。	× 非採用

(2) 需要台数に基づく増床方針と増床規模

ターミナル駐車場の航路利用者(送迎利用含む)の需要台数は、「3.2.7.航路利用者等の駐車場需要の推計」で示したとおり、ピーク時において106台である。

ピーク需要に基づく施設整備は、一般的には過分と考えられるが、本地区の混雑緩和に向けては、航路利用者以外の需要についても考慮する必要があること、また、「3.2.9.将来需要の整理」で示したとおり、航路利用者及び駐車場の将来需要は増加想定であること、更には、これらの需要まで含めた施設整備・運営により、民間事業者の収益拡大も期待できることから、本事業における駐車場拡張の最低規模を **100台(合計354台)**と設定することとした。なお、上屋の利用転換には相応の期間が必要となることから、本計画においては、上屋利用転換需要までは見込まないものとした。

上記の駐車場規模を踏まえ、駐車場整備計画案を表 4.3 のとおり設定する。

表 4.3. 駐車場整備計画案

案	A 案ベースの増床 (新規建替)	B 案ベースの増床 (別棟増築)
方針・台数	<ul style="list-style-type: none"> 現立駐を解体撤去後、同敷地部分に新設する。 建替新設による台数は、354 台(現況分 254 台+新規分 100 台)とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 南側の敷地に別棟として増築する(現立駐を継続利用)。 別棟増築による台数は、100 台とする。
施設構成 規模	<ul style="list-style-type: none"> 4 階建て(4 層 5 段)の自走式立体駐車場を想定。 各階約 70 台程度収容。 延床面積約 8,000 m²(建築面積約 2,000 m²)。 鉄骨造(大臣認定仕様を想定)。 	<ul style="list-style-type: none"> 2 階建て(2 層 3 段)の自走式立体駐車場を想定。 2F~RF で各 40 台程度収容。 延床面積約 2,250 m²(建築面積約 1,125 m²)。 鉄骨造(大臣認定仕様を想定)。
階層 イメージ	<p>←北</p> <p>延床面積 8,000 m² 駐車台数 354 台(約70台×5F)</p>	<p>←北</p> <p>← 既存立駐</p> <p>延床面積 2,250 m² 駐車台数 100 台</p>

注) 表記規模等は現段階の想定であり、今後の検討により変動する。

(3) 概算事業費の算定

前記に基づく概算事業費を以下に整理する。

表 4.4. 駐車場整備に係る概算事業費

案	A 案ベースの増床 (新規建替)	B 案ベースの増床 (別棟増築)
事業費	<p>単価: 約 125 千円/m²(大臣認定仕様を想定)</p> <p>工事費: 延床面積 8,000 m² × 125 千円/m² = 約 10 億円と想定</p> <p>その他: 既存立駐の解体撤去費として 延床面積約 5,000 m² × S 造撤去単価約 15 千円/m² = 約 0.75 億円と想定</p> <p>※既存図特記仕様書より杭なし(直接基礎形式)</p>	<p>単価: 約 125 千円/m²(大臣認定仕様を想定)</p> <p>工事費: 延床面積 2,250 m² × 125 千円/m² = 約 2.8 億円と想定</p>

4.1.2. ドラゴンプロムナードの利活用促進、及び改修方針及び方法の検討

(1) ドラゴンプロムナードでの増築時の制約条件

ドラゴンプロムナードでの増築について、発注者から県建築担当部局へ意見照会した結果、ドラゴンプロムナードの増築では、以下の制約を受けることとなる。

【ドラゴンプロムナード増築時の制約事項】

- 積載荷重は 500kg/㎡まで
- 鉄骨造等の上増築は困難(50㎡までであれば可能)
- RC造以外で上増築する場合は、併用構造となるため複雑な計算が必要
- 上記を満たした場合でも、用途や火気の使用の有無によっては、建築基準法や消防法に適合するか別途協議が必要

上記制約事項(面積制限)については、増改築部分が小規模な場合として、既存部分の構造上の危険性が增大しないことの確認を前提に、構造耐力関係の既存部分への遡及が及ばないとの規定によるものであると想定されるが、面積制限を超えての上部増築の可能性について、既存部分の構造の状況(当時の構造計算、現在の耐震基準等への適合性など)、及び増築に係る法的な取り扱い(増築部分の構造や設置形式など)を含め、今後確認、協議等が必要である。

(2) ドラゴンプロムナードの利活用促進方針

ドラゴンプロムナードの利活用促進方針は、「3.2.10.元船地区の望ましい姿と方向性」で示したように、「賑わい空間の創出」となる。また、ドラゴンプロムナードの利活用促進と、「各施設間の動線整理」に資するため、ドラゴンプロムナード自体へのアクセス改善と、隣接施設との連携強化を図る方針とする。



図 4.3.ドラゴンプロムナードへの現況アクセス

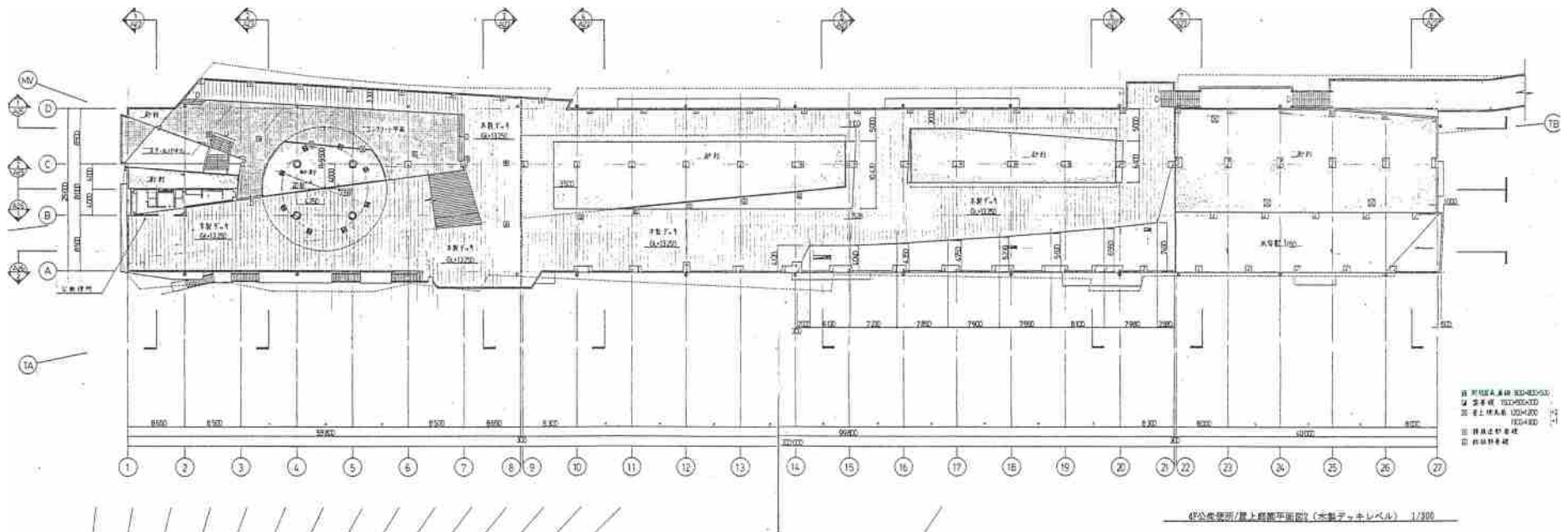
(3) ドラゴンプロムナードの改修方針等

利活用に際しての改修等については、以下の方針とする。

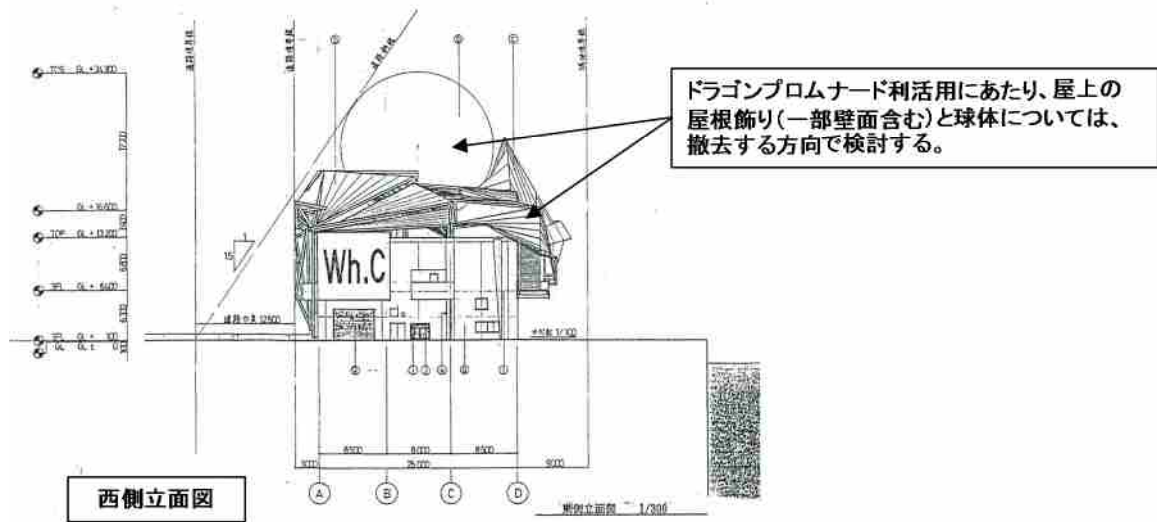
【ドラゴンプロムナードの改修方針】

- ・屋根飾り及び球体・・・より有効的な利活用、今後の維持費等軽減のため撤去を前提
- ・屋上の改修・・・利活用に有効なエリアの屋上舗装(デッキ等)を全面的に更新、賑わい創出のための店舗等の設置を想定
- ・設備関係・・・利活用に必要となる電気・給排水関係の改修を想定
- ・動線関係・・・東側からのEV等アクセスルート、南東駐車場側へのEV等アクセスルート確保(EV・階段等のシャフト設置及びブリッジの設置)

以上の方針を踏まえ、現況(上屋倉庫C棟の屋上平面、立面)に基づく整備イメージを次に示す。



屋上階現況平面図



西側立面図

図 4.4.ドラゴンプロムナードの現況平面・立面

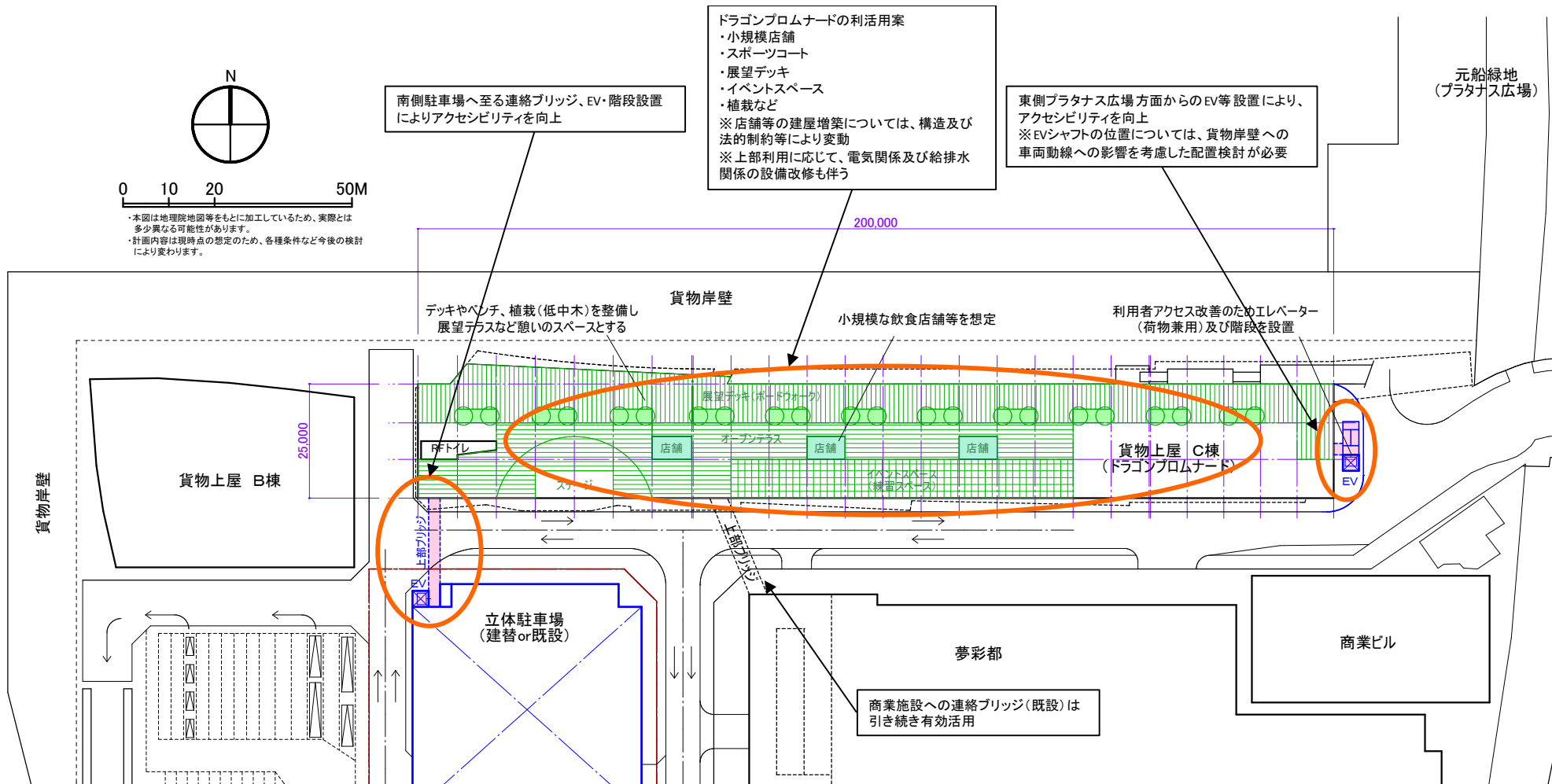


図 4.5.ドラゴンpromenadeの整備イメージ

(4) 屋根・球体及び屋根材等解体撤去に係る施工計画の検討

ドラゴンプロムナードの利活用の前提となる、現施設の球体及び屋根材等の構造物の撤去施工計画の検討を行った。

現況等の状況から、具体的な撤去に際しての施工計画は、以下の方針とする。

【解体撤去の施工計画概要】

- ・仮設工事・・・南側道路については、片面規制により足場等を設置する。
(工区内撤去完了に応じて順次足場等を撤去。)
北側岸壁については、倉庫の搬出入動線確保のため、足場等は設置しない。
(工区割により、岸壁の部分的なエリアを工事ヤードとして区画。)
- ・解体工事・・・先行工事として高所作業車、バックホウの楊重によりデッキ舗装(基礎除く)、障害物等を先行撤去する。
全体を4工区に分け、西側を第一工区として球体及び屋根等の解体を行う。
吊り作業は岸壁側のクローラークレーンにより対応する。
(球体は内外に足場を組み、外板等を順次撤去する。)
第二・第三・第四工区の順に屋根等の解体撤去を行う。
(ユニットごとに大切り解体、地上に吊り下げて小切り解体、搬出する。)
- ・工事期間・・・実質工事期間として約9か月(着手、申請、完了手続き等含め1年程度)

解体撤去の概略工程表及び主要な工事ステップ図について、次に示す。

表 4.5.ドラゴンプロムナード球体及び屋根材等解体撤去工程表

解体撤去 概略工程

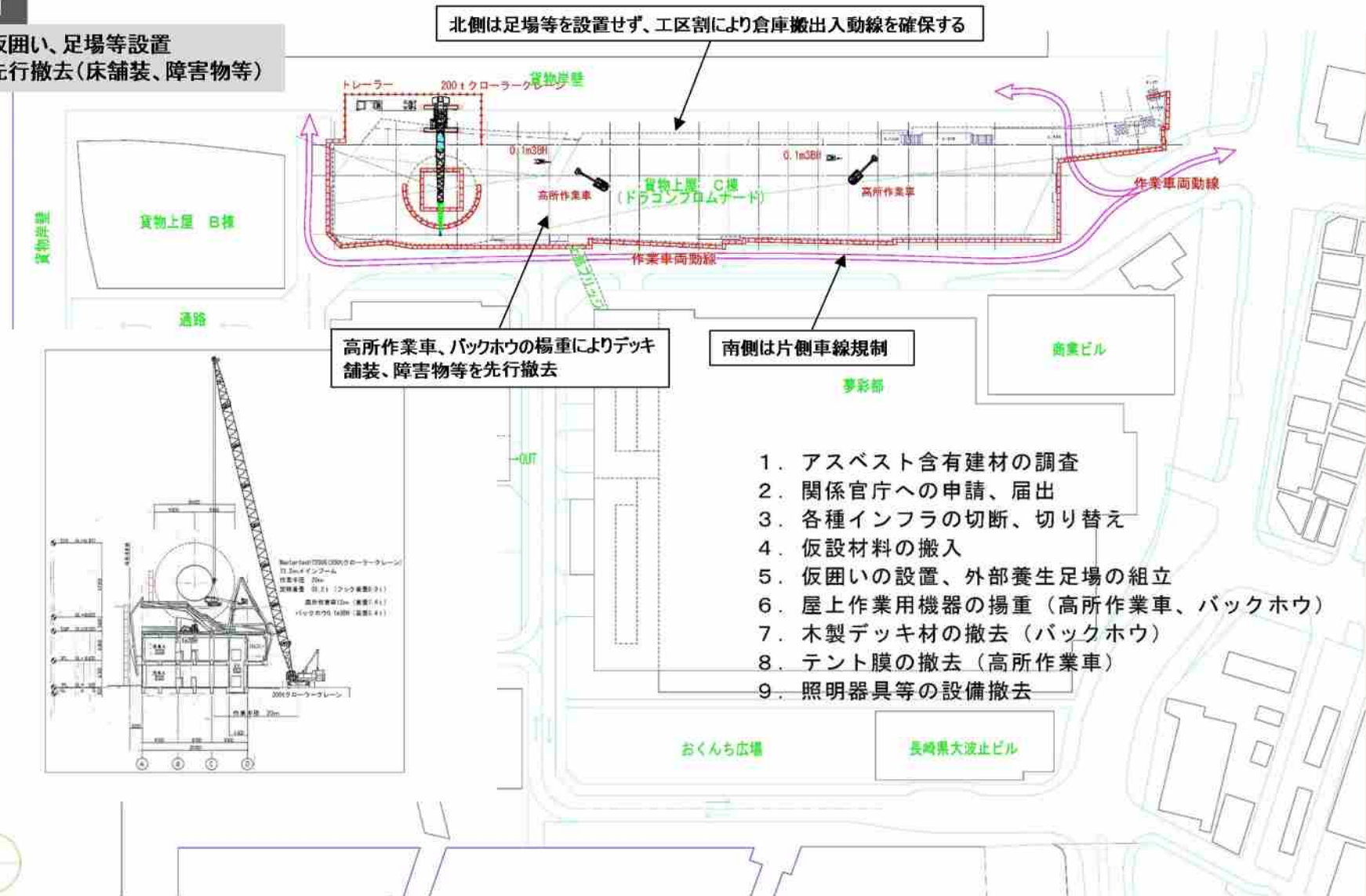
工期 年 月 日～ 年 月 日

	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
準備工事											
仮囲い設置、撤去		仮囲い設置			仮囲い撤去(1工区)	仮囲い撤去(2工区)		仮囲い撤去(3工区)		仮囲い撤去(4工区)	
足場組立、解体		足場組立			足場解体(1工区)	足場解体(2工区)		足場解体(3工区)		足場解体(4工区)	
屋上先行造作物、障害物撤去		[Blue bar spanning from day 1 to day 7]									
敷鉄板安全設備設置		1工区			2工区	3工区		4工区			
屋上構造物撤去			1工区		2工区	3工区		4工区			
	<p>【工事ステップ概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● STEP 1…全体仮囲い、足場等設置→屋上先行撤去(造作、障害物等) ● STEP 2…第一工区解体、球体及び屋根等解体撤去 ● STEP 3…第二・第三工区解体、屋根等解体撤去 ● STEP 4…第四工区解体、屋根等解体撤去 					<p>特記事項</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 日曜、祝日は基本的に休み 2. 概算工程になります 3. 足場数量は想定となります(L300m*H17m+その他) 					

工事ステップ図

STEP 1

- 全体仮囲い、足場等設置
- 屋上先行撤去(床舗装、障害物等)



北側は足場等を設置せず、工区割により倉庫搬出入動線を確保する

高所作業車、バックホウの揚重によりデッキ舗装、障害物等を先行撤去

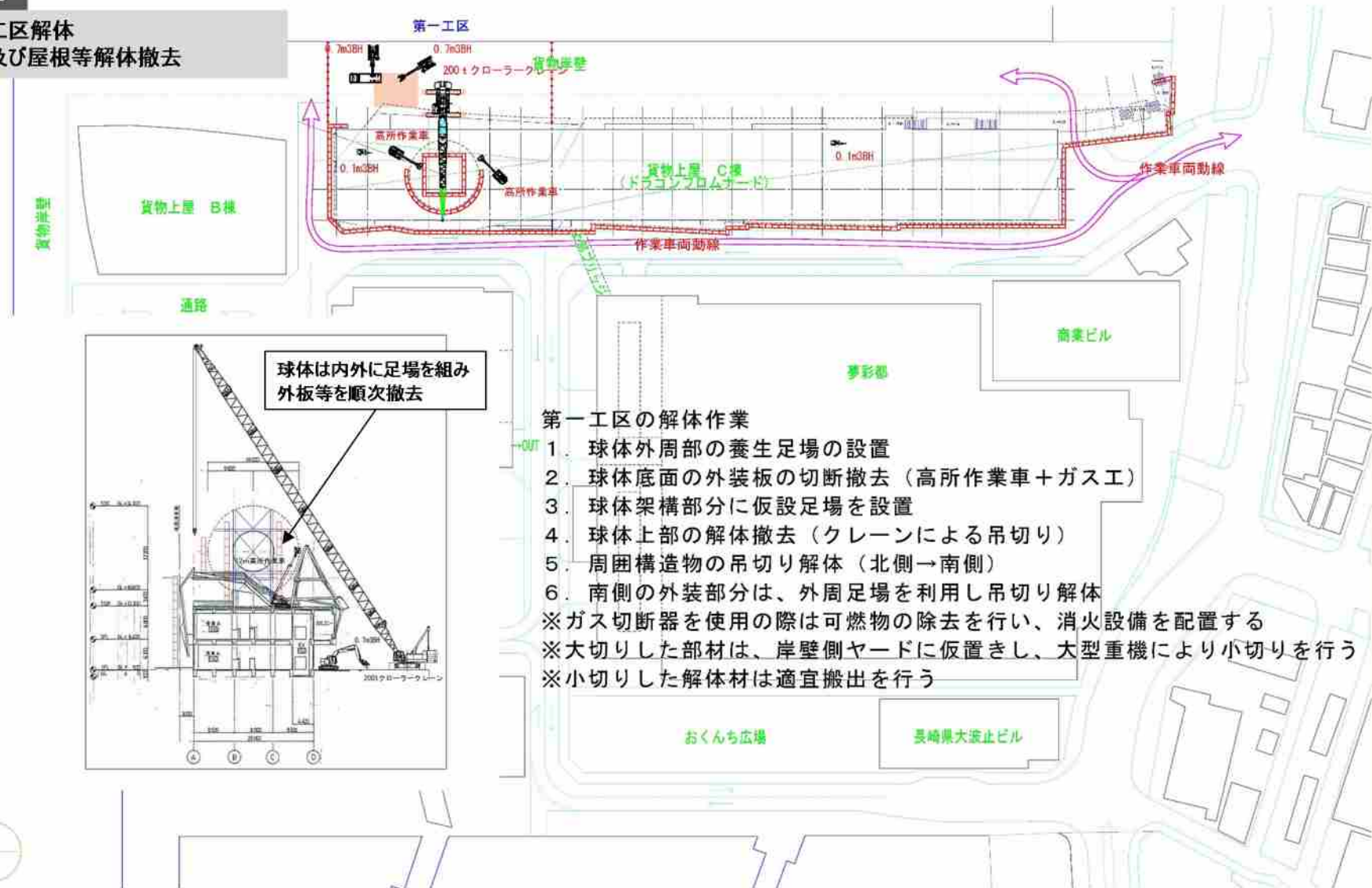
南側は片側車線規制

1. アスベスト含有建材の調査
2. 関係官庁への申請、届出
3. 各種インフラの切断、切り替え
4. 仮設材料の搬入
5. 仮囲いの設置、外部養生足場の組立
6. 屋上作業用機器の揚重（高所作業車、バックホウ）
7. 木製デッキ材の撤去（バックホウ）
8. テント膜の撤去（高所作業車）
9. 照明器具等の設備撤去

工事ステップ図

STEP 2

- 第一工区解体
- 球体及び屋根等解体撤去



第一工区の解体作業

1. 球体外周部の養生足場の設置
2. 球体底面の外装板の切断撤去 (高所作業車+ガス工)
3. 球体架構部分に仮設足場を設置
4. 球体上部の解体撤去 (クレーンによる吊切り)
5. 周囲構造物の吊切り解体 (北側→南側)
6. 南側の外装部分は、外周足場を利用し吊切り解体

※ガス切断器を使用の際は可燃物の除去を行い、消火設備を配置する

※大切りした部材は、岸壁側ヤードに仮置きし、大型重機により小切りを行う

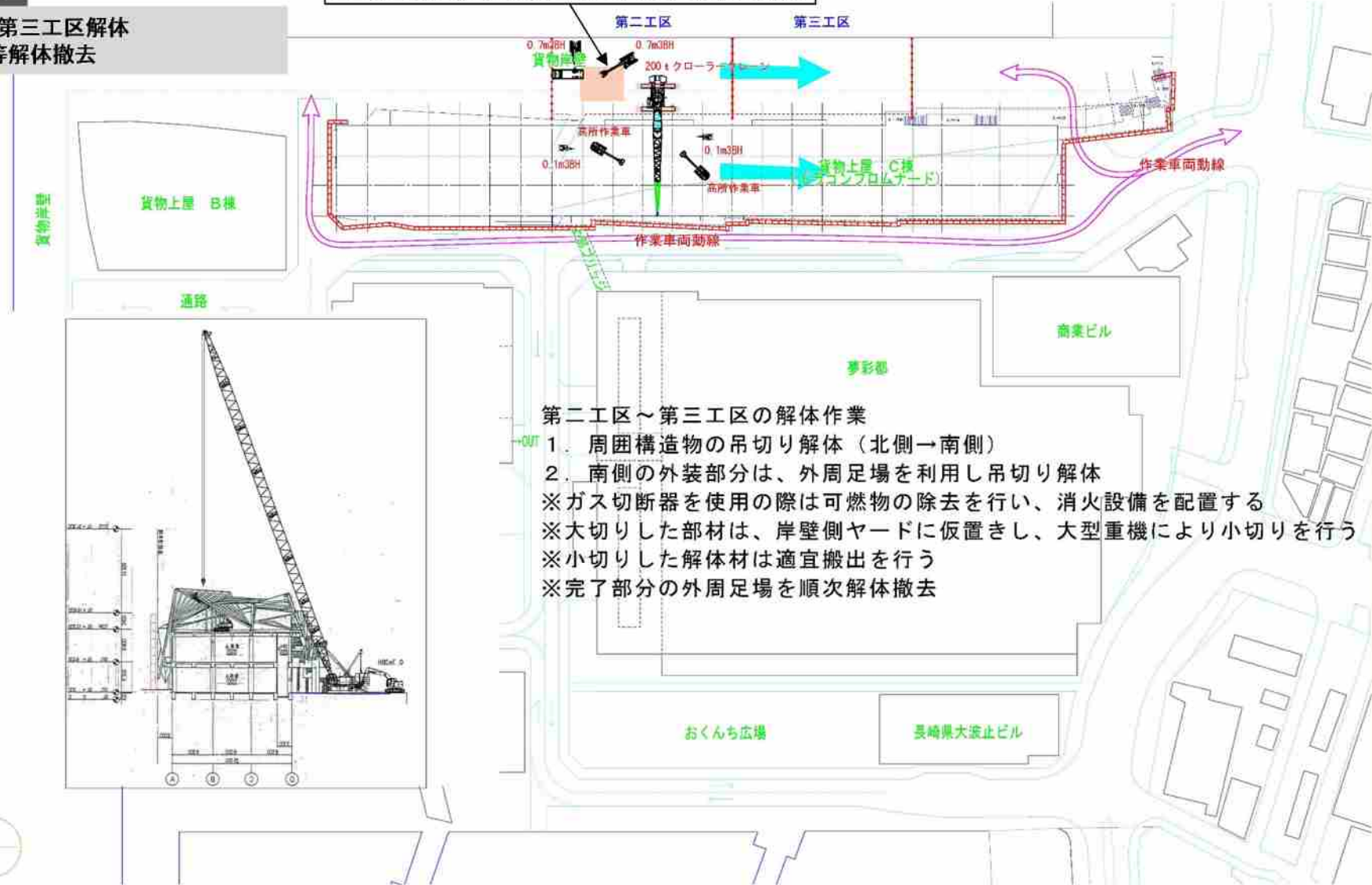
※小切りした解体材は適宜搬出を行う

工事ステップ図

STEP 3

- 第二・第三工区解体
- 屋根等解体撤去

ユニットごとに大切り解体、地上に吊り下げて小切り解体、搬出



第二工区～第三工区の解体作業

1. 周囲構造物の吊切り解体（北側→南側）

2. 南側の外装部分は、外周足場を利用し吊切り解体

※ガス切断器を使用の際は可燃物の除去を行い、消火設備を配置する

※大切りした部材は、岸壁側ヤードに仮置きし、大型重機により小切りを行う

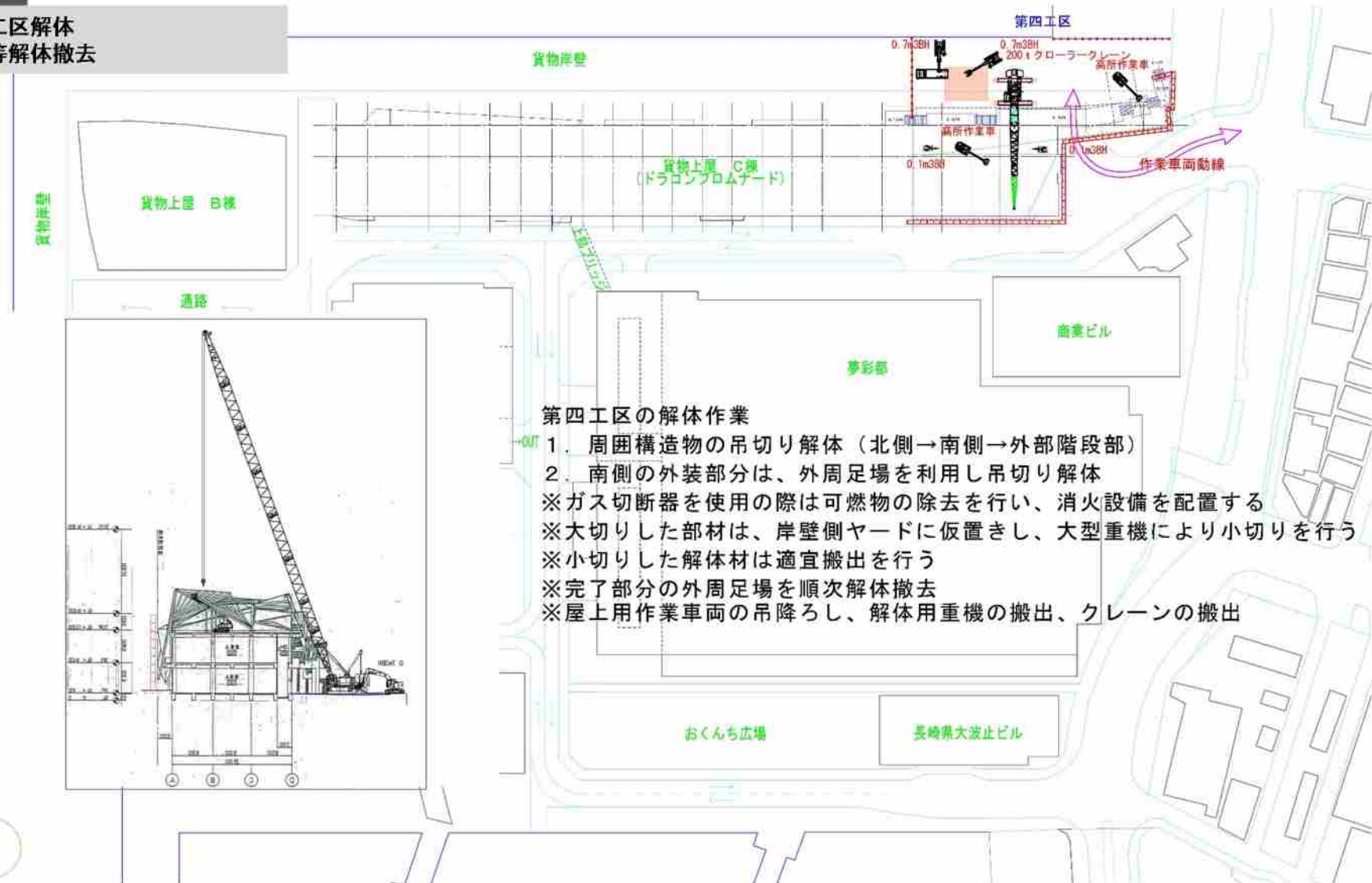
※小切りした解体材は適宜搬出を行う

※完了部分の外周足場を順次解体撤去

工事ステップ図

STEP 4

- 第四工区解体
- 屋根等解体撤去



第四工区の解体作業

1. 周囲構造物の吊切り解体（北側→南側→外部階段部）
 2. 南側の外装部分は、外周足場を利用し吊切り解体
- ※ガス切断器を使用の際は可燃物の除去を行い、消火設備を配置する
※大切りした部材は、岸壁側ヤードに仮置きし、大型重機により小切りを行う
※小切りした解体材は適宜搬出を行う
※完了部分の外周足場を順次解体撤去
※屋上用作業車両の吊降ろし、解体用重機の搬出、クレーンの搬出

(5) 概算事業費の算定

前記に基づく概算事業費を以下に整理する。(参考として、屋根等の撤去を行わない場合の必要最低限の改修等事業費も想定。)

表 4.6.ドラゴンプロムナード利活用等に係る概算事業費

事業費	屋根等 撤去工事費	約 4 億円・・・参考見積 2 社の平均値(A 社 4.6 億円、B 社 3.5 億円) A 社参考見積:約 4.6 億円 :直接工事費:約 3.6 億円(直接仮設、解体工事等) :共通費:約 1 億円(共通仮設費、現場管理費、一般管理費) B 社参考見積:約 3.5 億円 :直接工事費:約 2.8 億円(直接仮設、解体工事費等) :共通費:約 0.7 億円(共通仮設費、現場管理費、一般管理費)
	利活用に係る 整備費	約 2.4 億円 床舗装改修・植栽等整備費:約 1 億円(4,000 m ² ×25 千円/m ²) 店舗等設置費:約 0.5 億円(300 m ² ×150~千円/m ²) ※構造制限等がクリアになった場合を想定 設備改修費:約 0.2 億円 EV 等設置費(東側):約 0.35 億円(120 m ² ×300 千円/m ²) EV・ブリッジ設置費(南東側):約 0.35 億円(140 m ² ×250 千円/m ²)
	(参考)屋根等撤去を行わない場合	
	屋根等改修費	約 1.4 億円(屋根等面積 7,000 m ² ×塗装やり替え 20 千円/m ²)
	屋上リニューアル 費	約 1.9 億円・・・規模等は上記利活用案の7割程度と想定 床舗装改修・植栽等整備費:約 0.7 億円(2,800 m ² ×25 千円/m ²) 店舗等設置費:約 0.3 億円(200 m ² ×150~千円/m ²) ※構造制限等がクリアになった場合を想定 設備改修費:約 0.2 億円 EV 等設置費(東側):約 0.35 億円(120 m ² ×300 千円/m ²) EV・ブリッジ設置費(南東側):約 0.35 億円(140 m ² ×250 千円/m ²)

注) 事業費は概算であり、既存施設条件や整備内容等によって変動する。

4.2. その他必要となる事業の整理

4.2.1. 既存施設の大規模修繕について

本事業の対象範囲として、既存の長崎港ターミナルビル、ターミナル駐車場、上屋倉庫 C 棟の、今後の適切な利用に向けた修繕更新への対応が想定される。



図 4.6. 既存建物の劣化状況

各建物は築 20 年を超えているものの、これまで大規模修繕や更新を実施していないことから、それぞれ必要となる修繕更新費を以下に整理する。

表 4.7. 既存の各施設に係る修繕更新費

修繕更新費	長崎港ターミナルビル RC 造 2 階建 延床面積約 5,650 m ² (築 24 年)	大規模修繕・更新費: 約 2.2 億円 建築修繕: 約 0.2 億円 (5,650 延床 m ² × 4 千円/m ²) 電気設備修繕更新: 約 0.85 億円 (5,650 延床 m ² × 15 千円/m ²) 機械設備修繕更新: 約 1.13 億円 (5,650 延床 m ² × 20 千円/m ²) ※事務所モデルの大規模修繕更新費 (20 年～30 年) のモデル費用 (0.7 掛程度) をベースに設定
	立体駐車場 S 造 2 階建 延床面積約 5,000 m ² (築 24 年)	大規模修繕・更新費: 約 0.7 億円 管制システム更新: 約 0.2 億円 (2 台セット一式) 外部塗装改修: 約 0.1 億円 (1,000 壁 m ² × 10 千円/m ²) 床塗膜防水改修: 約 0.4 億円 (7,500 床 m ² × 5 千円/m ²)
	上屋倉庫 C 棟 RC 造 2 階建 延床面積約 10,200 m ² (築 22 年)	大規模修繕・更新費: 約 2.6 億円 屋上防水改修: 約 0.75 億円 (5,000 床 m ² × 15 千円/m ²) 外壁改修 (撥水材): 約 0.85 億円 (5,850 壁 m ² × 15 千円/m ²) 設備改修 (電灯・給排水・消防等): 約 1 億円 (10,200 延床 m ² × 10 千円/m ²) ……大規模倉庫モデルの新設単価 × 0.6 と想定

注) 各費用は概算であり、既存施設条件や修繕・更新内容等によって変動する。

4.2.2. 車線運用の検討

現在、元船地区内は、図 4.7 のような車線運用状況となっており、現地調査や地区内事業者ヒアリング等では、以下のような課題が確認された。

ここでは、将来的な元船地区の「人流・交流拠点」への転換も見据え、下記課題解決に向けた車線運用案の検討を行った。

【元船地区内車線運用に係る課題】

- ① 大波止ビル前交差点を先頭に、大型商業施設出庫車両が集中する時間帯で渋滞が発生。
※地区内交通量調査では、130mの滞留を確認。
- ② 大型商業施設のIN①を先頭に、入庫待ちの車列で渋滞が発生。
※地区内交通量調査では入庫待ち車列は確認されず。
- ③ レジャー・買い物交通と業務・物流交通の混在。
- ④ 各施設へのアクセスが分かりにくい。

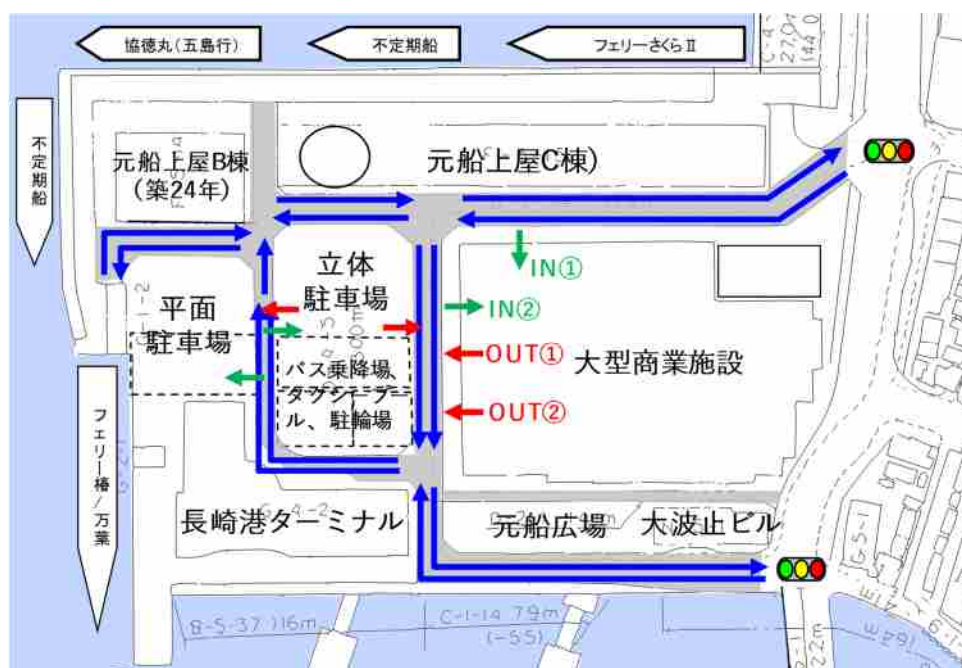


図 4.7.元船地区内の車線運用状況(現況)

(1) 交通容量の算定

車線運用検討の基本情報として、元船地区内の各断面について、交通容量を算定し、実際の交通量と比較することで、交通容量の充足度合いを確認した。

1) 交通容量算定方法

交通容量の算定は、「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 箇所別基本表及び時間帯別交通量表に関する説明資料」に示される「7.交通容量の算定方法」に基づき、設計交通容量までを算定した。以降に説明資料の内容を示す。

7. 交通容量の算定方法

(1) 交通容量の種類

交通容量の種類をその用途により次のように区分する。

① 基準交通容量

基準交通容量とは、道路の部分ごとに道路条件及び交通条件が基本的な条件を満たしている場合に1時間に1つの車線を通過することができる最大値で、どの道路の交通容量を算定する場合にも基準となるものである。

② 可能交通容量

可能交通容量は、基準交通容量に、当該道路の車線幅員、側方余裕及び信号条件の影響による補正を行ったものである。

③ 設計交通容量

設計交通容量は、可能交通容量にその道路の計画水準に応じ補正を行ったものである。

④ 日交通容量

日交通容量は、設計交通容量を年平均日交通量に対する30日時間交通量の割合と重方向率による換算を行って算定したものである。

※設計交通容量までの算出

交通容量は、基本として乗用車換算の台数を指し、交通容量の単位は、①、②及び③が台/時で、④が台/12時間あるいは台/日となっている。

(2) 基準交通容量の設定

基準交通容量を以下のように設定する。

① 2方向2車線道路の基準交通容量を2,500台/時/2車線とする。

② 多車線道路及び1方向道路の基準交通容量を2,200台/時/車線とする。

③ ランパースタイルと3車線道路は、片側車線ずつ設定する。

1方向1車線の基準交通容量は2,500台/時/2車線とする。

なお、1方向道路とは区間全部が1方向であること。

ランパースタイルの基準交通容量は、片側車線を両方向車線として別個に設定する。例えば、4車線(3車と1車のランパースタイル)は、6車線の2,200台/時と2車線の2,500台/時に設定する。

(3) 可能交通容量の算定

可能交通容量 C の算定は次のとおりとする。

$$C = CB \times \gamma L \times \gamma C \times N$$

ここに、 C : 可能交通容量 (台/時)

CB : 車線幅員及び側方余裕による補正後の可能時間交通容量 (台/時)

γL : 信号条件による補正率

γC : 動力付き二輪車幅及び自転車幅による補正率

1) CB : 車線幅員及び側方余裕による補正後の可能交通容量

2車線以上の道路の CB は次の基本式から算定する。

$$CB = CB' \times \gamma L \times \gamma C \times N \quad (1 \text{ 方向 } 2 \text{ 車、多車線})$$

$$CB = CB' \times \gamma L \times \gamma C \quad (2 \text{ 方向 } 2 \text{ 車、1 方向 } 1 \text{ 車})$$

ここに、 CB' : 基準交通容量 (台/時)

γL : 車線幅員による補正率

γC : 側方余裕による補正率

N : 車線数

各々の補正率は、次式により計算する。

$$\gamma L = 0.24 \times \text{車線幅員} + 0.22$$

$$\gamma C = 0.167 \times \text{側方余裕} + 0.88$$

ただし、 γL 、 γC もとも1.00を超えないものとする。

車線幅員と側方余裕とは深い相互関係があるため、実用上は各々の影響を別個に考えず、次のようにして車線幅員及び側方余裕を決める。

① 車線幅員及び側方余裕の設定

$$\text{車線幅員} = \frac{\text{車道幅員}}{\text{車線数}}$$

$$\text{側方余裕} = \frac{\text{車道幅員} - \text{車道幅員} - \text{中央帯幅員} + \alpha}{M}$$

ただし、

$$\alpha = \begin{cases} 1.5\text{m} & (\text{高速道路、都市高速道路}) \\ 1.0\text{m} & (\text{一般国道、都道府県道、指定市市道}) \\ 0.0\text{m} & (\text{中央帯がない場合}) \end{cases}$$

$$M = \begin{cases} 2 & (2 \text{ 車線道路}) \\ 4 & (多車線道路) \end{cases}$$

車道幅員、車道幅員、中央帯幅員は代表断面における幅員を用いる。

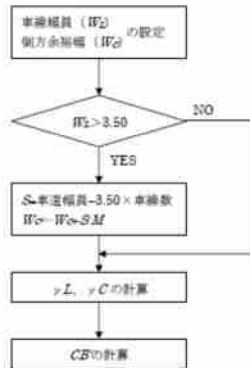
出典:平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査箇所別基本表及び時間帯別交通量表に関する説明資料

図 4.8.交通容量の算定方法(1/3)

② 車線幅員の余裕を側方余裕幅の増分へ還元

車線幅員の余裕を側方余裕幅の増分に還元するのは、車線幅員が3.50mを超えた場合だけで、車線幅員のうち(3.50m×車線数)を除いた残りを①のMで除したものを側方余裕幅の増分とする。

以上をまとめると次のようになる。



③ yI: 沿道条件による修正率

沿道条件		2車線	多車線	
自動車専用道路 (自専道的な道路を含む)		1.00	1.00	
バス専用レーンあり	山地部	0.90	0.95	
	平地部	0.85	0.90	
	市街地部	路切あり	0.70	0.75
			0.55	
バス専用レーンあり		0.75		

沿道条件による修正は、市街地部の路切のある区間、バス専用レーンのある区間及び、自専道的な道路についても修正を行う。

自専道的な道路とは、山地部以外でアクセスコントロール(完全出入制限、地形要因等により出入路なし)された区間をいう。ただし、市街地部において路切がある場合を除く。

バス専用レーンの有無は、道路状況調査単位区間の代表断面において判断する。

なお、バス専用レーンがない区間の沿道条件の判定は、以下のとおりとする。

代表沿道状況区分が「人口集中地区かつ商業地域」、「人口集中地区(商業地域を除く)」、「その他市街部」の区間は、「市街地部」とする。

代表沿道状況区分が「平地部」の区間は、「平地部」とする。

代表沿道状況区分が「山地部」の区間は、「山地部」とする。

※以下、「人口集中地区かつ商業地域」と「人口集中地区(商業地域を除く)」を併せて「DID」という。

④ yN: 動力付き二輪車類及び自転車類による修正率

動力付き二輪車類及び自転車類による修正率は、二輪車類交通量を観測している区間と観測していない区間で分けて算定を行う。

(i) 二輪車類交通量を観測している区間

二輪車類交通量を観測している区間では、次式より二輪車類による修正率を計算する。

$$yN = \frac{I_p}{I_p + \alpha N_1 + \beta N_2}$$

ここに、 I_p : ピーク時自動車類交通量(上り下り合計)

N_1 : ピーク時動力付き二輪車類交通量(上り下り合計)

N_2 : ピーク時自転車類交通量(上り下り合計)

α : 動力付き二輪車類による影響係数

β : 自転車による影響係数

沿道条件	α	β
都市部	0.50	0.33
地方部	0.75	0.50

ただし、自転車通行可能な歩道がある場合は、ピーク時自転車類交通量を0として計算する。

(ii) 二輪車類交通量を観測していない区間

二輪車類交通量を観測していない区間では、ピーク時自動車類交通量をもとに、次のとおりとする。

(ピーク時自動車類交通量が1,000台以上の区間)

二輪車類による修正率は次式より計算する。

$$yN = \frac{I_p}{I_p + \alpha}$$

ここに、 I_p : ピーク時自動車類交通量(上り下り合計)

α : 二輪車類による影響係数

道路区分	α		
	都市部	地方部	
高速道路	8.3	5.4	
一般道路	自転車通行可能な歩道	50.0	16.3
	自転車通行不可能な歩道	54.8	22.9

(ピーク時自動車類交通量が1,000台未満の区間)

二輪車類による修正率は、道路区分、沿道区分別に次の値を用いる。

道路区分	yN		
	都市部	地方部	
高速道路	0.992	0.995	
一般道路	自転車通行可能な歩道	0.952	0.984
	自転車通行不可能な歩道	0.948	0.978

二輪車類による修正率は、二輪車類が車道を走行することにより自動車類の交通に与える影響を示す度合いである。

自転車通行可能な歩道がある場合は、自転車は車道を走行しないものと考え修正の対象に加えないこととする。

二輪車類による影響係数及びピーク時自動車類交通量が1,000台未満の区間の修正率は、平成17年度一般交通量調査結果より道路区分、沿道区分別の平均値を求めたものである。

なお、都市部、地方部の判定は、以下のとおりとする。

代表沿道状況区分が「DID」または「その他市街部」の区間は、「都市部」とする。

出典:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査箇所別基本表及び時間帯別交通量表に関する説明資料

図 4.9.交通容量の算定方法(2/3)

代表道路状況区分が「平地部」または「山地部」の区間は、「地方部」とする。

4) 車線数の補正

4車線道路で車線幅員が2.5m以下の道路は、車線数を2とする。

4車線道路ではあるが、車線幅員が狭いため4車線として機能しないものについては、2車線とする。ただし、側方余裕補正及び車線幅員補正はいずれも1.0とする。

5) リバーシブルレーンの可能交通容量

リバーシブルレーン及び3車線道路は、片側ずつ計算しそれらの単純平均したものを可能交通容量とする。

リバーシブルレーン及び3車線の可能交通容量は、片側車線を1つの区間とみてそれぞれ計算する。ただし、側方余裕補正等は、もともとの車線、幅員で補正を行なう。片側ずつの容量を足して2で割って可能交通容量とする。

6) 1車線道路の可能交通容量

1車線道路の可能交通容量は、方向別に次のとおりとする。

(i) 1方向1車線道路
車道幅員、車道幅員より1)に従い、 CD を算定する。
ただし、 M を2として、側方余裕補正を計算する。

(ii) 2方向1車線道路
車道幅員別に次の値とする。

$$\begin{cases} \frac{600}{(5.5-3.5)}(IF-3.5)+50 & (3.5m < IF \leq 5.5m) \\ 50 & (IF \leq 3.5m) \end{cases}$$

IF: 車道幅員

1車線道路の可能交通容量は、それぞれ次のように考えた。

(1方向1車線道路)
車道幅員、車道幅員より1)に従い、 CD を算定する。
なお、基準交通容量は、2,500台/時/2車線。

側方余裕補正の計算は、 M を2とする。

(2方向1車線道路)
2方向1車線道路の可能交通容量は、「道路の交通容量(日本道路協会)」による。この値は、沿道条件及びサービス水準が考慮されているので、それらの補正がなされているとみなし、信号交差点による補正は2車線の場合について行うこととする。

(4) 設計交通容量の算定

設計交通容量は、可能交通容量にその道路の交通量・交通容量比(QC)を乗じ、さらに当該区間の信号交差点等により適宜補正して求めるものとする。

設計交通容量 CD の算定は次のとおりとする。

$$CD = C \times S \times \gamma J$$

ここに、
 CD : 設計交通容量(台/時) C : 可能交通容量(台/時)
 S : サービス水準 γJ : 信号交差点による補正率

可能交通容量は、現実の道路において実現される最大の交通量であって、このときの交通量においては車道幅員が狭く、緩急な停止や極端な遅れを伴って、速度は設計速度の1/2程度以下となる。このような状態の交通量が、30番目時間交通量時のものであるとはいえず、道路がもつべきサービス水準としては不適当である。

現実の道路の「区間」の交通量を考えるときは、一般道路においては、交差点(特に信号交差点)の影響の問題を避けることはできない。

1) S : サービス水準による補正率

設計交通容量は、可能交通容量にその道路の交通量・交通容量比(QC)を乗じて求めるものとする。交通量・交通容量比は、沿道状況に応じ、以下の表の計画水準1の値で低減させる。

計画水準	低減率(交通量・交通容量比)	
	地方部	都市部
1	0.75	0.60
2	0.85	0.90
3	1.00	1.00

道路を計画・設計する場合に、その道路が提供するサービスの質の程度のことを計画水準という。計画水準は、各々の道路の性格等に応じて3つのランクに分けて設定される。そして、その各ランクの計画水準ごとに、可能交通容量から設計交通容量を算出するための低減率が定められている。ここでは、計画水準2の低減率を用いる。

計画水準1: 計画目標年次において、予想される年間最大ピーク時間交通量が、可能交通容量を突破することはない。年間30番目時間交通量が混雑状態においては、ある程度の速度(速度の自由な選択は出来ない)での定常的走行が可能である。

計画水準2: 計画目標年次において、年間10時間程度は予想されるピーク時間交通量が可能交通容量を突破して大きな交通渋滞を発生することがある。年間30番目時間交通量が混雑状態においては、一定速度の走行は難しくなり、速度の変動が現れる。

計画水準3: 計画目標年次において、年間30時間程度は予想されるピーク時間交通量が可能交通容量を突破して大きな交通渋滞を発生する。年間30番目時間交通量が混雑状態においては、走行速度は常に変動し、停止に至ることもある。

なお、都市部、地方部の判定は、以下のとおりとする。
代表沿道状況区分が「DID」または「その他市街部」の区間は、「都市部」とする。
代表沿道状況区分が「平地部」または「山地部」の区間は、「地方部」とする。

2) γJ : 信号交差点による補正率

信号交差点による補正率は、2車線道路、4車線以上の道路別に行う。

(i) 2車線道路
信号交差点による補正率は、信号交差点密度 D' より次式を用いて求める。

$$\gamma J = \begin{cases} 1.0 - 0.05D' & (0 \leq D' < 4) \\ 0.8 & (4 \leq D') \end{cases}$$

ここに、
 $D' = \frac{\text{信号交差点数}}{\text{道路状況調査単位区間延長}} \quad (\text{箇所}/\text{km})$

ただし、道路状況調査単位区間延長が0.0km(50m未満)の場合は、信号交差点数より以下のとおり設定する。

$$\gamma J = \begin{cases} 1.0 & (\text{信号交差点数が} 0) \\ 0.8 & (\text{信号交差点数が} 1 \text{以上}; 4 \leq D' \text{に該当}) \end{cases}$$

< 次頁に続く >

出典:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査箇所別基本表及び時間帯別交通量表に関する説明資料

図 4.10.交通容量の算定方法(3/3)

2) 交通容量算定結果

算定した設計交通容量と、ピーク時の交通量(乗用車換算台数)との比較検討を行った。

- 交通量・交通容量比は、断面個別のピーク時交通量でみても、断面 A の 0.64 が最大となっており、交通容量に大きな不足は見られない。
- 仮に大型商業施設とターミナル駐車場間の 2 車線道路(南向き一方通行)を 1 車線とした場合でも、交通量・交通容量比は最大で E 断面の 0.63 となっており、交通容量としては、1 車線化も可能と考えられる。



図 4.11.交通容量の算定断面

表 4.8.交通容量及び交通容量比算定結果(全交差点流入合計のピーク時・11 時台)

	断面A	断面B	断面C	断面D	断面E	断面F	断面G	備考
車線数	2	2	2	2	2	2	2	
方向数	2	2	1	2	1	2	1	
基準交通容量CB(pcu/時/車線)	2,500	2,500	2,200	2,500	2,200	2,500	2,200	
車線幅員による補正率 γ_L	1.00	1.00	0.99	1.00	0.98	0.96	0.94	
車線幅員(m)	3.30	3.30	3.20	3.30	3.15	3.10	3.00	
側方余裕による補正率 γ_C	0.93	0.93	0.97	0.98	0.99	0.99	0.97	
側方余裕	0.35	0.35	0.60	0.65	0.70	0.70	0.60	
車道幅員	9.60	9.60	7.60	7.90	7.70	7.60	7.20	
車道幅員	8.90	8.90	6.40	6.60	6.30	6.20	6.00	
中応帯幅員	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
α	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
可能時間交通容量CB'(PCU/時)	2,314	2,314	4,226	2,454	4,255	2,388	4,021	
沿道条件による補正率 γ_I	0.70	0.70	0.75	0.70	0.75	0.70	0.75	市街部(DID)
動力付き二輪車類及び自転車類による影響係数 γ_N	0.99	0.99	0.99	0.98	1.00	0.97	0.99	
ピーク時間帯(全交差点流入計)	11:00~12:00							
ピーク時自動車類交通量(台/時)	713	434	229	301	408	298	296	市街部(DID)
ピーク時動力付き二輪車類交通量(台/時)	13	13	3	10	4	17	4	市街部(DID)
ピーク時自転車類交通量(台/時)	0	0	0	0	0	0	0	
動力付き二輪車類による影響係数 α	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	市街部(DID)
自転車による影響係数 β	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	市街部(DID)
可能交通容量C(PCU/時)	1,605	1,596	3,149	1,690	3,176	1,625	2,996	
サービス水準による補正率S	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	
信号交差点による補正率 γ_J	0.80	0.80	1.00	1.00	1.00	0.80	1.00	GoogleMapで計測
信号交差点数(箇所)	1	1	0	0	0	1	0	市街部(DID)
区間延長(km)	0.19	0.19	0.10	0.07	0.10	0.19	0.14	GoogleMapで計測
交差点密度D'	5.26	5.26	0.00	0.00	0.00	5.26	0.00	
設計交通容量(PCU/時)①	1,156	1,149	2,834	1,521	2,858	1,170	2,696	
大型車の乗用車換算係数	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	市街部(DID)
ピーク時小型車交通量	683	404	223	273	403	294	291	
ピーク時大型車交通量	30	30	6	28	5	4	5	
ピーク時大型車乗用車換算	60	60	12	56	10	8	10	
ピーク時乗用車換算台数(PCU/時)②	743	464	235	329	413	302	301	
交通量(PCU)/設計交通容量	0.64	0.40	0.08	0.22	0.14	0.26	0.11	②/①

表 4.9.交通容量及び交通容量比算定結果(各断面でのピーク時間設定)

	断面A	断面B	断面C	断面D	断面E	断面F	断面G	備考
可能時間交通容量CB'(PCU/時)	2,314	2,314	4,226	2,454	4,255	2,388	4,021	
沿道条件による補正率 γ_1	0.70	0.70	0.75	0.70	0.75	0.70	0.75	市街部(DID)
動力付き二輪車類及び自転車類による影響係数 γ_N	0.99	0.99	0.99	0.99	0.99	0.98	0.99	
ピーク時間帯(交差点個別)	11:00~12:00	15:30~16:30	9:30~10:30	15:30~16:30	15:00~16:00	15:00~16:00	15:00~16:00	
ピーク時自動車類交通量(台/時)	713	442	265	317	527	354	309	市街部(DID)
ピーク時動力付き二輪車類交通量(台/時)	13	11	4	6	7	11	5	
ピーク時自転車類交通量(台/時)	0	0	0	0	0	0	0	
動力付き二輪車類による影響係数 α	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	市街部(DID)
自転車による影響係数 β	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	市街部(DID)
可能交通容量C(PCU/時)	1,605	1,600	3,146	1,702	3,170	1,646	2,992	
サービス水準による補正率S	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	
信号交差点による補正率 γ_I	0.80	0.80	1.00	1.00	1.00	0.80	1.00	GoogleMapで計測
信号交差点数(箇所)	1	1	0	0	0	1	0	市街部(DID)
区間延長(km)	0.19	0.19	0.10	0.07	0.10	0.19	0.14	GoogleMapで計測
交差点密度D'	5.26	5.26	0.00	0.00	0.00	5.26	0.00	
設計交通容量(PCU/時)①	1,156	1,152	2,831	1,531	2,853	1,185	2,692	
大型車の乗用車換算係数	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	市街部(DID)
ピーク時小型車交通量	683	422	256	296	522	353	305	
ピーク時大型車交通量	30	20	9	21	5	1	4	
ピーク時大型車乗用車換算	60	40	18	42	10	2	8	
ピーク時乗用車換算台数(PCU/時)②	743	462	274	338	532	355	313	
交通量(PCU)/設計交通容量	0.64	0.40	0.10	0.22	0.19	0.30	0.12	②/①

表 4.10.交通容量及び交通容量比算定結果(断面C、Eを1車線にした場合)

	全流入ピーク		断面別ピーク		備考
	断面C	断面E	断面C	断面E	
車線数	1	1	1	1	
方向数	1	1	1	1	
基準交通容量CB'(pcu/時/2車線)	2,500	2,500	2,500	2,500	
車線幅員による補正率 γ_L	1.00	1.00	1.00	1.00	
車線幅員(m)	3.25	3.25	3.25	3.25	十分な幅員を確保と想定
側方余裕による補正率 γ_C	1.00	1.00	1.00	1.00	
側方余裕	1.50	1.50	1.50	1.50	
車道幅員	4.75	4.75	4.75	4.75	十分な幅員を確保と想定
車道幅員	3.25	3.25	3.25	3.25	十分な幅員を確保と想定
中応帯幅員	0.00	0.00	0.00	0.00	
α	0.00	0.00	0.00	0.00	
可能時間交通容量CB'(PCU/時)	1,250	1,250	1,250	1,250	
沿道条件による補正率 γ_1	0.75	0.75	0.75	0.75	
動力付き二輪車類及び自転車類による影響係数 γ_N	0.99	1.00	0.99	0.99	
ピーク時自動車類交通量(台/時)	229	408	265	527	
ピーク時動力付き二輪車類交通量(台/時)	3	4	4	7	
ピーク時自転車類交通量(台/時)	0	0	0	0	
動力付き二輪車類による影響係数 α	0.50	0.50	0.50	0.50	
自転車による影響係数 β	0.33	0.33	0.33	0.33	
可能交通容量C(PCU/時)	931	933	930	931	
サービス水準による補正率S	0.90	0.90	0.90	0.90	
信号交差点による補正率 γ_I	1.00	1.00	1.00	1.00	
信号交差点数(箇所)	0	0	0	0	
区間延長(km)	0.10	0.10	0.10	0.10	
交差点密度D'	0.00	0.00	0.00	0.00	
設計交通容量(PCU/時)①	838	840	837	838	
ピーク時乗用車換算台数(PCU/時)②	235	413	274	532	
交通量(PCU)/設計交通容量	0.28	0.49	0.33	0.63	②/①

(2) 車線運用ケースの整理

元船地区の現状課題、交通容量の状況等を踏まえ、車線運用のケースを複数案整理した。

1) ケース①: 反時計周り一方通行化

北側の信号から大型商業施設を周って南側の信号まで、反時計周りに一方通行化するケース。立体駐車場の入り口は、分かりやすさ、アクセスのしやすさから東側に設け、出口についても、西側からの出庫では県道まで大回りすることとなるため、東側に設けている。

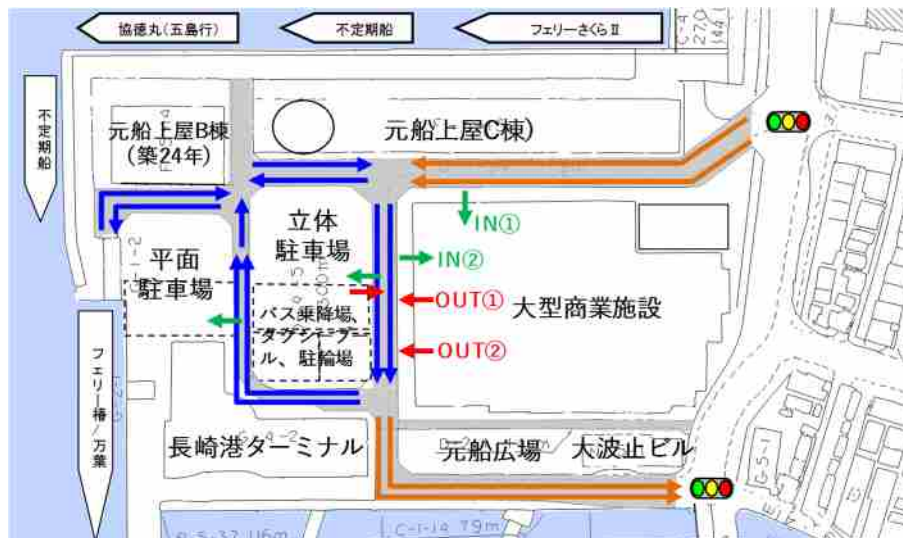


図 4.12.ケース①: 反時計周り一方通行化

2) ケース②: 時計周り一方通行化

南側の信号から大型商業施設を周って北側の信号まで、時計周りに一方通行化するケース。立体駐車場の入り口は、分かりやすさ、アクセスのしやすさから東側に設け、出口については、東側の他、若干の遠回りとなるが、補助的に西側にも設けている。

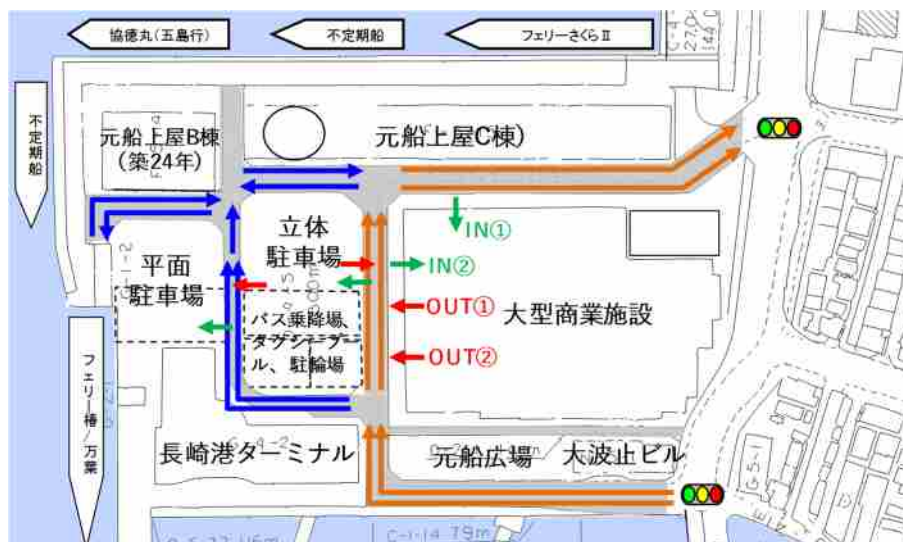


図 4.13.ケース②: 時計周り一方通行化

3) ケース③:南側道路のみ一方通行化

現況から、大型商業施設南側道路のみ東向き一方通行としたケース。立体駐車場の入り口は、分かりやすさ、アクセスのしやすさから東側に設け、出口については、南側方面用に東側、北側方面用に西側と2つ設けている。

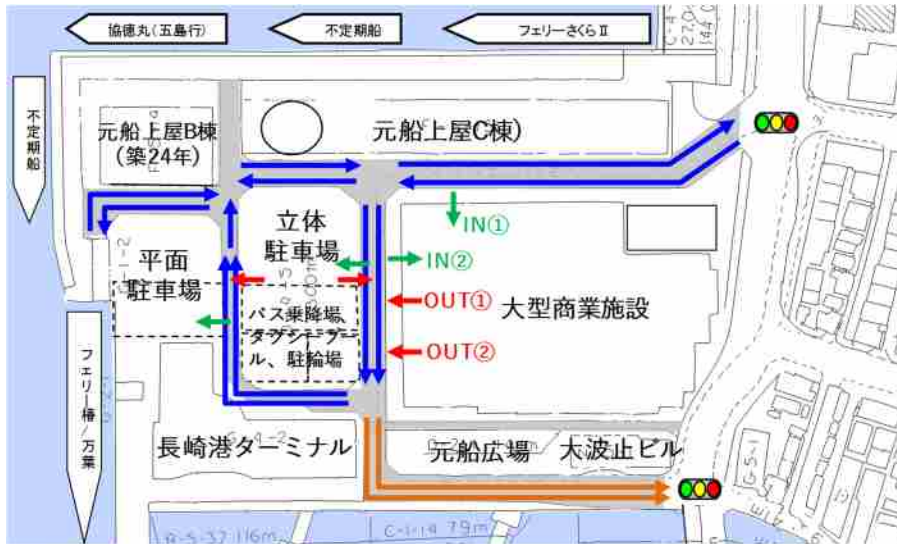


図 4.14.ケース③:南側道路のみ一方通行化

4) ケース④:立体駐車場東側道路1車線化

ケース③から、立体駐車場東側に南行き一方通行を1車線化したケース。立体駐車場の出入り口は、東側が1車線化されるため、大型商業施設の出入りとの混在を避け、全て西側に設けている。



図 4.15.ケース④:立体駐車場東側道路1車線化

(3) 車線運用ケースの評価

車線運用 4 ケースの比較評価結果を以下に示す。結果、元船地区の車線運用としては、「ケース③:南側道路のみ一方通行化」が最適と考えられる。

表 4.11.車線運用ケースの比較評価

評価項目	ケース① 反時計周り一方通行化	ケース② 時計周り一方通行化	ケース③ 南側道路のみ一方通行化	ケース④ 立体駐車場東側道路 1 車線化
地区内の混雑緩和	<ul style="list-style-type: none"> IN①での入庫待ち滞留があった場合でも、2 車線化で他方面への交通が阻害されない。 これまで北側信号交差点から地区外へ流出していた車両が南側信号交差点に集中する。 <p style="text-align: center;">△</p>	<ul style="list-style-type: none"> 南側信号交差点を起点とした渋滞が解消される。 これまで南側信号交差点から地区外へ流出していた車両が北側信号交差点に集中する。 大型商業施設の OUT が IN より先に来るため、出庫と入庫の車両が混在し、混雑が発生する <p style="text-align: center;">×</p>	<ul style="list-style-type: none"> 2 車線化により、南側信号交差点を起点とした渋滞が緩和される。 IN①での入庫待ちの問題は解消されないが、地区内交通量調査ではそのような状況は確認されなかった。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> ケース③に同じ。 <p style="text-align: center;">○</p>
地区外の混雑	<ul style="list-style-type: none"> 南側交差点から地区内に流入、北側交差点から地区外に流出していた分の交通が、南側交差点から北側交差点間で追加の負荷となる。 <p style="text-align: center;">×</p>	<ul style="list-style-type: none"> 北側交差点から地区内に流入、南側交差点から地区外に流出していた分の交通が、北側交差点から南側交差点間で追加の負荷となる。 <p style="text-align: center;">×</p>	<ul style="list-style-type: none"> 南側交差点から地区内に流入していた分の交通が、南側交差点から北側交差点間で追加の負荷となる。 <p style="text-align: center;">△</p>	<ul style="list-style-type: none"> ケース③に同じ。 <p style="text-align: center;">△</p>
業務・物流交通との分離	<ul style="list-style-type: none"> 上屋、フェリー利用の業務・物流交通が、南側道路に混入する。 <p style="text-align: center;">×</p>	<ul style="list-style-type: none"> 上屋、フェリー利用の業務・物流交通が、南側道路に混入する。 <p style="text-align: center;">×</p>	<ul style="list-style-type: none"> 業務・物流交通は主に北側道路利用となり、一定の分離が可能である。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> ケース③に同じ。 <p style="text-align: center;">○</p>
各施設のアクセス、施設の利便性	<ul style="list-style-type: none"> 長崎港ターミナルやターミナル駐車場へは、一方通行化によりアクセスルートが明確化される。 フェリー利用者は、下船時に遠回りなルートとなる(特に北側方面)。 立体駐車場の出口が 1 つとなり、出庫時の混雑により利便性が低下する。 <p style="text-align: center;">×</p>	<ul style="list-style-type: none"> 長崎港ターミナルやターミナル駐車場へは、一方通行化によりアクセスルートが明確化される。 上屋へのアクセスが南側道路経由のみとなり、現況より低下する。 <p style="text-align: center;">△</p>	<ul style="list-style-type: none"> 長崎港ターミナルやターミナル駐車場へは、一方通行化によりアクセスルートが明確化される。 上屋へのアクセスは北側道路のみとなるが、現況から大きなデメリットはないと思われる。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> 長崎港ターミナルやターミナル駐車場へは、一方通行化によりアクセスルートが明確化されるが、1 車線運用により立体駐車場の出入り口を東側に設けないため、利便性が低下する。 大型商業施設の出庫車両が、1 車線運用により出難い可能性がある。 <p style="text-align: center;">×</p>
変更の規模等	<ul style="list-style-type: none"> 南北道路及び南北の信号交差点の運用変更が必要となる。 <p style="text-align: center;">△</p>	<ul style="list-style-type: none"> 大型商業施設外周道路及び南北の信号交差点の運用変更が必要となる。 大型商業施設への入出庫方向が反転するため、出入口の構造変更が必要となる。 <p style="text-align: center;">×</p>	<ul style="list-style-type: none"> 南側道路及び南側信号交差点の運用変更が必要となるが、変更の規模は他ケースに比べて小さい。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> 南側道路及び南側信号交差点の運用変更が必要となるが、変更の規模は他ケースに比べて小さい。 1 車線化により余剰地が生まれ、歩道の拡幅や駐車場敷地の拡大が可能となる。 <p style="text-align: center;">◎</p>
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> 地区内の混雑緩和に一定寄与するが、業務・物流交通の分離、フェリー利用者の利便性に難がある。 <p style="text-align: center;">△</p>	<ul style="list-style-type: none"> 大型商業施設を含め、現在の運用を大幅に変える必要があるが、十分な効果期待できない。 <p style="text-align: center;">×</p>	<ul style="list-style-type: none"> 実施課題が少なく、変更の規模も小さいため、比較的容易に実現でき、地区の課題解決に向けた効果も期待できる。 <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地区内の土地の有効活用に寄与するが、1 車線化による課題もあり、実施する場合には将来の地区の展望も踏まえ、慎重な検討が必要である。 <p style="text-align: center;">○</p>
概略図				

(4) ケース③とした場合の地区内道路交通容量比の確認

前頁で最適とした「ケース③：南側道路のみ一方通行化」を実施した場合の、地区内及び周辺への影響を整理した。

南側道路を一方通行化した場合、これまで南側道路から地区内に流入していた交通（下図薄ピンク破線）が、北側道路経由に転換（下図ピンク実線）するため、その分の交通量をピーク時交通量に上乗せして、交通容量比を確認した。

結果、ピーク時における転換を含めた交通量であっても、各断面とも現在の交通容量で不足がないことが確認された。ただし、信号交差点については未検討であるため、留意が必要である。

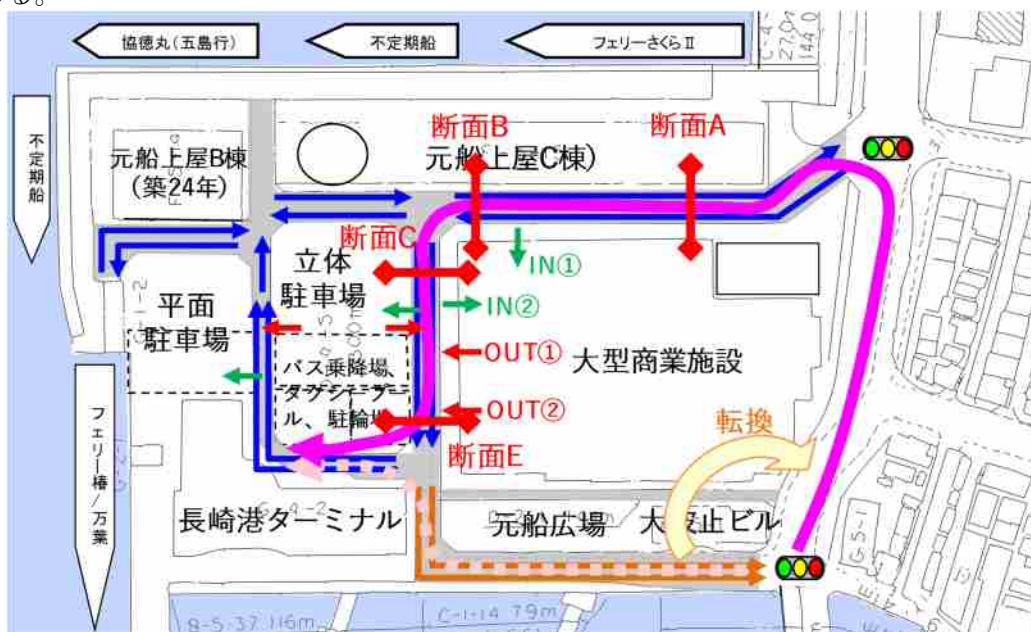


図 4.16.車線運用変更時の転換交通のイメージ(ケース③:南側道路のみ一方通行化)

表 4.12.転換交通量を上乗せした交通容量比

	断面A	断面B	断面C	断面E	備考
可能時間交通容量CB' (PCU/時)	2,314	2,314	4,226	4,255	
沿道条件による補正率 γ_I	0.70	0.70	0.75	0.75	市街部(DID)
動力付き二輪車類及び自転車類による影響係数 γ_N	0.99	0.99	0.99	0.99	
ピーク時間帯(交差点個別)	11:00~12:00	15:30~16:30	9:30~10:30	15:00~16:00	
ピーク時自動車類交通量(台/時)	807	536	359	621	市街部(DID)
ピーク時動力付き二輪車類交通量(台/時)	18	16	9	12	
ピーク時自転車類交通量(台/時)	0	0	0	0	
動力付き二輪車類による影響係数 α	0.50	0.50	0.50	0.50	市街部(DID)
自転車による影響係数 β	0.33	0.33	0.33	0.33	市街部(DID)
可能交通容量C(PCU/時)	1,602	1,596	3,131	3,161	
サービス水準による補正率S	0.90	0.90	0.90	0.90	
信号交差点による補正率 γ_L	0.80	0.80	1.00	1.00	GoogleMapで計測
信号交差点数(箇所)	1	1	0	0	市街部(DID)
区間延長(km)	0.19	0.19	0.10	0.10	GoogleMapで計測
交差点密度D'	5.26	5.26	0.00	0.00	
設計交通容量(PCU/時)①	1,153	1,149	2,817	2,845	
大型車の乗用車換算係数	2.0	2.0	2.0	2.0	市街部(DID)
ピーク時小型車交通量	773	512	346	612	
ピーク時大型車交通量	34	24	13	9	
ピーク時大型車乗用車換算	68	48	26	18	
ピーク時乗用車換算台数(PCU/時)②	841	560	372	630	
交通量(PCU)/設計交通容量	0.73	0.49	0.13	0.22	②/①

※ 転換交通量(自動車類:94台(小型車:90台、大型車:4台)二輪車類:5台、自転車類:0台)を上乗せ

注:個別ピーク時の交通量にピーク時の転換交通量(9:30~10:30)を上乗せし、最大交通量として整理

(5) 駐車場容量増加を考慮した地区内道路交通容量比の確認

(4)に加え、駐車場容量を100台追加した場合を考慮し、影響路線に100台/hの交通量を上乘せしたケース^注で、交通容量比の確認を行った。

結果、断面Aの交通容量比が0.81と高くなるが、各断面とも現在の交通容量で不足がないことが確認された。なお、断面Fについては、相互方向から一方通行に運用変更した上で容量を算定している。

注：現実的には、100台の容量追加に対し、ピーク1時間に100台の交通量が増加することは考え難い(航路利用者のピーク率は20～30%程度※表3.19より)が、往復の交通で影響が出ることも踏まえ、100台として算定した。

表 4.13. 転換交通量及び駐車場容量増加を考慮した交通容量比

	断面A	断面B	断面C	断面D	断面E	断面F	断面G	備考
車線数	2	2	2	2	2	2	2	
方向数	2	2	1	2	1	1	1	
基準交通容量CB(pcu/時/車線)	2,500	2,500	2,200	2,500	2,200	2,200	2,200	
車線幅員による補正率 γ_L	1.00	1.00	0.99	1.00	0.98	0.96	0.94	
車線幅員(m)	3.30	3.30	3.20	3.30	3.15	3.10	3.00	
側方余裕による補正率 γ_C	0.93	0.93	0.97	0.98	0.99	0.99	0.97	
側方余裕	0.35	0.35	0.60	0.65	0.70	0.70	0.60	
車道幅員	9.60	9.60	7.60	7.90	7.70	7.60	7.20	
車道幅員	8.90	8.90	6.40	6.60	6.30	6.20	6.00	
中応帯幅員	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
α	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
可能時間交通容量CB'(PCU/時)	2,314	2,314	4,226	2,454	4,255	4,203	4,021	
沿道条件による補正率 γ_I	0.70	0.70	0.75	0.70	0.75	0.70	0.75	市街部(DID)
動力付き二輪車類及び自転車類による影響係数 γ_N	0.99	0.99	0.99	0.98	0.99	0.99	0.99	
ピーク時間帯(全交差点流入計)	11:00~12:00	15:30~16:30	9:30~10:30	15:30~16:30	15:00~16:00	15:00~16:00	15:00~16:00	
ピーク時自動車類交通量(台/時)	907	636	459	317	721	360	309	市街部(DID)
ピーク時動力付き二輪車類交通量(台/時)	18	16	9	10	12	6	4	
ピーク時自転車類交通量(台/時)	0	0	0	0	0	0	0	
動力付き二輪車類による影響係数 α	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	市街部(DID)
自転車による影響係数 β	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	市街部(DID)
可能交通容量C(PCU/時)	1,604	1,599	3,139	1,691	3,165	2,918	2,996	
サービス水準による補正率S	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	
信号交差点による補正率 γ_J	0.80	0.80	1.00	1.00	1.00	0.80	1.00	GoogleMapで計測
信号交差点数(箇所)	1	1	0	0	0	1	0	市街部(DID)
区間延長(km)	0.19	0.19	0.10	0.07	0.10	0.19	0.14	GoogleMapで計測
交差点密度D'	5.26	5.26	0.00	0.00	0.00	5.26	0.00	
設計交通容量(PCU/時)①	1,155	1,152	2,825	1,522	2,849	2,101	2,697	
大型車の乗用車換算係数	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	市街部(DID)
ピーク時小型車交通量	873	612	446	273	712	360	291	
ピーク時大型車交通量	34	24	13	44	9	0	18	
ピーク時大型車乗用車換算	68	48	26	88	18	0	36	
ピーク時乗用車換算台数(PCU/時)②	941	660	472	361	730	360	327	
交通量(PCU)/設計交通容量	0.81	0.57	0.17	0.24	0.26	0.17	0.12	②/①

※：転換交通量(自動車類:94台(小型車:90台、大型車:4台)二輪車類:5台、自転車類:0台)+駐車場容量追加分(自動車類(小型車):100台)を上乘せ
 ※：駐車場容量追加分を上乘せ、転換交通量を減算(大型車はマイナスとなるため、0台とした)
 ※赤字：一方通行化による変更箇所

5. 民活導入スキームの検討

5.1. 民活導入スキームの検討フロー

民活導入スキームの検討フローを以下に示す。

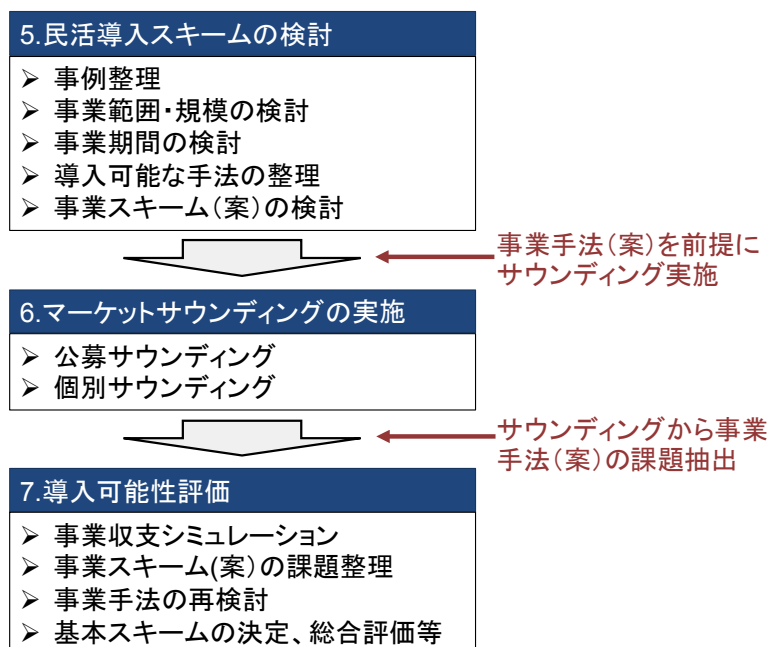


図 5.1. 民活導入スキームの検討フロー

5.2. 事業化パターン・手法等の整理

5.2.1. 事例整理

事業化パターン・手法等の整理にあたり、参考情報として既往事例を整理した。

整理は、本事業への導入を考慮するコンセッション事業、収益の中心となる駐車場事業に加え、将来的な利活用に向けて、上屋の有効活用事業を対象とした。

(1) コンセッション事業の事例

表 5.1.コンセッション事業の事例

	国立女性教育会館公共施設等運営事業	みなとみらい21中央地区 20 街区MICE施設運営事業	愛知県国際展示場コンセッション	有明アリーナ管理運営事業
発注機関	独立行政法人国立女性教育会館	横浜市	愛知県	東京都
対象施設	調査・研究施設、宿泊棟等	MICE 施設	MICE 施設	体育館
施設規模	敷地面積 10.2ha、延床面積:26,975 m ²	敷地面積 2.1ha、延床面積約 43,770 m ²	敷地面積 28.7ha、展示ホール 10,000 m ² ×6 室他	敷地面積 3.7ha、延床面積 47,200 m ²
事業(運営)期間	10 年	約 20 年	<ul style="list-style-type: none"> 多目的利用地:約 5 年間 多目的利用地以外:約 15 年間 ※延長オプションあり	約 25 年
事業類型	混合型 運営権事業:独立採算 維持管理:別途委託費等を公共側が支出	独立採算型	独立採算型(一部県の負担あり)	独立採算型
業務範囲	<ul style="list-style-type: none"> 運営権実施契約に基づく運営業務 維持管理契約に基づく維持管理業務 	<ul style="list-style-type: none"> 統括管理業務 MICE 施設の開業準備、維持管理・保全業務、運営業務 周辺施設と連絡する歩行者デッキの維持管理業務 ※施設整備は別途 PFI 事業で実施。	<ul style="list-style-type: none"> 統括マネジメント業務 施設維持管理運営業務 附帯事業運営業務 官民連携による需要創造推進業務 	<ul style="list-style-type: none"> 統括管理業務 開業準備業務 運営業務 維持管理業務
更新投資	<ul style="list-style-type: none"> 管理者の許可により可能 	<ul style="list-style-type: none"> 管理者の承諾により可能 	<ul style="list-style-type: none"> 管理者の承諾により可能 	<ul style="list-style-type: none"> 管理者との協議により可能 ※大型映像装置の整備・更新は必須
大規模修繕	—	<ul style="list-style-type: none"> 管理者と運営権者が分担 	<ul style="list-style-type: none"> 管理者と運営権者が分担 	<ul style="list-style-type: none"> 管理者の費用負担により実施
運営権対価	約 409 百万円	約 81 億円	8.82 億円	約 94 億円
運営権対価の支払い方法	分割払い	分割払い(利息あり)	一括払い	分割払い
収益等の帰属	<ul style="list-style-type: none"> プロフィットシェアリングにより、利益の 50%相当額を管理者に支払い 	<ul style="list-style-type: none"> プロフィットシェアリングにより、利益の一部を市に支払い 	<ul style="list-style-type: none"> 開業から 5 年間は、県が赤字分を補填 6 年目以降は、目標と実収入の差額に基づき、プロフィットシェアとロスシェアを実施 	<ul style="list-style-type: none"> プロフィットシェアリングにより、利益の 50%を管理者に支払い
その他		<ul style="list-style-type: none"> 提案書を隣接するパシフィコ横浜を運営する、株式会社横浜国際平和会議場に限定して募集 	<ul style="list-style-type: none"> 別事業によるホテル整備が予定される多目的利用地は、運営権を別途設定し、事業期間を短く設定。 	
事業スキーム図				

(2) 駐車場事業の事例

表 5.2. 駐車場事業の事例

	江坂駅南立体駐車場整備事業	鯖江市周辺駐車場整備事業	直轄駐車場維持管理・運営事業	箕面市立箕面駅前駐車場・駐輪場等再整備運営事業
発注機関	大阪府	鯖江市	国土交通省	箕面市
施設概要	<ul style="list-style-type: none"> 敷地面積 2,440 m² (国道高架下) 自走式立体駐車場(一層二段) 駐車台数: 乗用車 106 台、バイク 30 台 営業時間: 24 時間営業 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前駐車場(駐車台数 34 台) 既存機械設備 駅東第 1 駐車場(駐車台数 97 台) 既存機械設備 駅東第 2 駐車場(駐車台数 79 台) 既存機械設備 駅東第 3 駐車場(駐車台数 36 台) 新規新設 文化センター前駐車場(駐車台数 300 台) 新規で機械設備設置 	既存駐車場 14 施設	<ul style="list-style-type: none"> 施設内容: 第一駐車場、駐輪場、地域活性化施設、第二駐車場、関連社会資本 複合施設: 約 11,143 m²・普通車: 290 台・自転車: 729 台
事業方式	PFI 方式(BOO)	PFI に準じた手法(BOT)	<ul style="list-style-type: none"> 買取方式(事業終了後は国に無償譲渡) 買取価格: 約 19 億円 	<ul style="list-style-type: none"> BTO 方式(第一駐車場・駐輪場・地域活性化施設の複合施設) RO 方式(第二駐車場)
事業類型	独立採算型	独立採算型	独立採算型	混合型 ※維持管理・運営は指定管理者制度の利用料金制を採用
事業期間	15 年	7 年	約 13 年	約 13 年 (設計建設: 約 3 年、維持管理・運営: 約 10 年)
業務範囲	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の設計、建設、維持管理、運営業務 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場及び附帯施設設備の設計・建設(更新・新設) 駐車場の開業後から事業期間終了までの所有と運営および維持管理 	<ul style="list-style-type: none"> 対象 14 施設の維持管理、災害復旧、運営業務 ※大規模修繕を含む 	<ul style="list-style-type: none"> 第一駐車場・駐輪場・地域活性化施設の設計・建設、維持管理、運営 第二駐車場の大規模修繕・維持管理・運営 関連社会資本施設の整備
その他	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場施設のバリアフリー化、P&R、身障者、高齢者、夜間割引等、多様な料金設定による収益の向上が図られている。 	<ul style="list-style-type: none"> 当時は、PFI 事業の実施プロセスが明確に確立されていなかったため PF 方式に準じた手法で実施。 事業用地は市より有償貸与 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者が、国等が所有する駐車場施設を買い取り、事業期間を通じた運営で買い取り額を回収。 独立採算型で民間事業者の自由度が高い点、大規模修繕も含めて運営・維持管理業務を実施する点、事業実施にあたり民間事業者から公共に対価を支払う点等において、コンセッション方式と類似したスキームである。 利用者の利便性向上につながる提案として、付帯事業となるカーシェアリング制度の導入や、電気自動車に対応した充電スタンドの設置の提案があった 	<ul style="list-style-type: none"> 第一駐車場・駐輪場の再整備にあたり、地域活性化施設を含めた複合施設を一体整備。更に第二駐車場の大規模修繕も実施 地域活性化施設として飲食店舗を設置。加えて、周辺道路等の美装化等・魅力づくり・タウンマネジメント、レンタサイクル事業等が提案された。 本事業による施設と商店街との間の連動性も高くなり、回遊性・まち全体としての収益性が向上
事業スキーム図	<p>出典: PFI手法を導入した駐車場整備～大阪府初のPFI事業 江坂駅南立体駐車場整備事業～(大阪府 土木部 交通道路室 交通対策課)</p>	<p>出典: PFI 事業導入の手引き(内閣府)</p>	<p>出典: PPP/PFI 事業・推進方策事例集(平成 6 年 7 月 国土交通省 総合政策局)</p>	<p>出典: 箕面市公表資料 出典: PPP/PFI 事業・推進方策事例集(平成 6 年 7 月 国土交通省 総合政策局)</p>

(3) コンセッション方式による駐車場運営事業の事例

令和元年 7 月 31 日に、コンセッション方式による駐車場運営事業である、「みなとみらい公共駐車場運営事業」の実施方針が公表された。以下にその概要を整理する。

表 5.3.みなとみらい公共駐車場運営事業の概要

発注機関	横浜市	
対象施設	みなとみらい駐車場(既存施設)	
施設概要	延床面積	51,051.30 m ²
	構造	鉄筋コンクリート造地下 2 階建
	収容台数	自動車 1,176 台、自動二輪車 44 台
	供用時期	平成 3 年 10 月
事業期間	19 年間	
事業方式	コンセッション方式(既存施設の運営)	
事業類型	独立採算型	
業務範囲	統括管理業務、準備業務、維持管理・保全業務、運営業務	
更新投資	管理者の承諾により可能	
運営権対価	運営権対価の下限設定あり	
運営権対価の支払い方法	分割払い	
収益等の帰属	プロフィットシェアリングあり	
割引率(特定事業選定より)	4%	

(4) 上屋の活用事例

1) ONOMICHI U2 (県営上屋2号再生事業)(広島県)

しまなみ海道サイクリングで拡大する観光ニーズを取り込み、尾道市にある広島県保有の港湾上屋を官民連携手法によりホテル・レストラン・物販機能を備えた日本初のサイクリスト向け複合施設に再生した事業。県営上屋の土地・建物は広島県が所有したまま、民間事業者が県から使用許可を受けリノベーションを行っている。

ONOMICHI U2 (県営上屋2号再生事業)	
所在地	広島県尾道市
用途	賑わい施設(宿泊施設、商業施設等)
敷地/延床面積	5,247.17㎡ / 2,693.19㎡
事業手法	官民連携、公的不動産活用、専ら株式会社SPC
資金調達	融資(地域金融機関等)、株式出資(地元民間事業者、民都機構まち再生出資等)、補助金

■ONOMICHI U2



■ホテル客室



■物販・飲食ゾーン





出典:地方創生に資する不動産流動化・証券化のポイント(2018年10月26日 (一財)日本不動産研究所 研究部佐野洋輔

図 5.2.ONOMICHI U2 (県営上屋2号再生事業)の概要

2) もと中央突堤2号上屋活用事業(大阪市)

大阪市のもと中央突堤2号上屋では、活用事業として公募・選定された民間事業者が、既存上屋を改修し、クラシックカー・高級中古車販売、レストラン&カフェ、ゲストハウスなどを整備する予定である。年間集客数は約7万人が見込まれている。

事業予定者名	株式会社デカンショパワー
月額賃料	339万円
土地賃貸借期間	30年

出典:大阪市HP

図 5.3.もと中央突堤活用事業の概要

5.2.2. 事業範囲・規模の検討

(1) 事業範囲の検討

1) 各施設に求められる機能について

事業範囲の検討にあたり、元船地区にある各港湾施設に対し、将来的に求められる機能と、それを踏まえた改修等の必要性を整理した。

表 5.4.各港湾施設に求められる将来的な機能と改修等の必要性

対象施設	現在の機能など	将来的に求められる機能	改修等の必要性	築年数
長崎港ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> 離島航路 周遊クルーズ 	<ul style="list-style-type: none"> 現在機能の維持・強化 	<ul style="list-style-type: none"> 将来的に大規模修繕 	築 24 年
ターミナル駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 航路利用者の駐車 	<ul style="list-style-type: none"> 現在機能の強化 	<ul style="list-style-type: none"> 混雑解消に向けた拡張整備 	築 24 年
ドラゴン プロムナード	<ul style="list-style-type: none"> 修学旅行の龍踊り体験 観光客港展望利用 市民の休息 商業施設との連絡 	<ul style="list-style-type: none"> 地区の賑わい創出空間 地区内の周遊性向上 	<ul style="list-style-type: none"> 賑わい創出に向けた大規模改修 	築 21 年
元船上屋 B 棟	<ul style="list-style-type: none"> 離島航路 	<ul style="list-style-type: none"> 当面は現在機能を維持 将来的には交流機能へ転換 	<ul style="list-style-type: none"> 将来的に再整備 	築 24 年
元船上屋 C 棟	<ul style="list-style-type: none"> 離島航路 県外海上輸送倉庫 商業施設用保管倉庫 	<ul style="list-style-type: none"> 当面は現在機能を維持 将来的には交流機能へ転換 	<ul style="list-style-type: none"> 将来的に再整備 	築 22 年
元船広場	<ul style="list-style-type: none"> おくんちお旅所 各種イベント 	<ul style="list-style-type: none"> イベントスペースとして、現在機能を維持 	<ul style="list-style-type: none"> 必要なし 	
プラタナス広場	<ul style="list-style-type: none"> 各種イベント 	<ul style="list-style-type: none"> イベントスペース、緑地として、現在機能を維持 	<ul style="list-style-type: none"> 必要なし 	整備後 10 年

2) 事業範囲設定の基本的な考え方

「2.事業の基本条件整理」、「3.需要特性整理」及び将来的に求められる機能を踏まえ、事業範囲の基本的な考え方を以下のように設定した。

今後の検討は○までの施設を事業範囲とすることを基本に、最終的な事業範囲は、マーケットサウンディング及び事業収支シミュレーションの結果を踏まえ決定する。

表 5.5.事業範囲設定の基本的な考え方

対象施設	現在の機能など	将来における必要性(規模等)		事業範囲
長崎港ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> 離島航路 周遊クルーズ 	◎	<ul style="list-style-type: none"> 現在機能の維持・強化 	○ <ul style="list-style-type: none"> 地区の主要施設であり、一定の収益性はあるため、機能の維持を前提に事業範囲とすることを想定する。
ターミナル駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 航路利用者の駐車 	◎	<ul style="list-style-type: none"> 現在機能の強化 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 事業の収益源であり、混雑解消に向けた拡張整備も必要のため、事業範囲とすることを必須とする。
ドラゴンpromナード	<ul style="list-style-type: none"> 修学旅行の龍踊り体験 観光客港展望利用 市民の休息 商業施設との連絡 	△	<ul style="list-style-type: none"> 地区内の周遊性が確保できれば撤去も可 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 現状、効果的な利用が図られておらず、地区の賑わい創出に向けた第一段階として、事業範囲とすることを必須とする。
元船上屋 B 棟	<ul style="list-style-type: none"> 離島航路 	△	<ul style="list-style-type: none"> 当面は現在機能を維持 将来的には交流機能へ転換 	× <ul style="list-style-type: none"> 早急な物流機能からの利用転換は困難なため、今回の事業範囲には含めないものとする。
元船上屋 C 棟	<ul style="list-style-type: none"> 離島航路 県外海上輸送倉庫 商業施設用保管倉庫 	△	<ul style="list-style-type: none"> 倉庫空間の有効利用により、規模縮小の可能性あり 長期的には交流機能へ転換 	△ <ul style="list-style-type: none"> 基本的には B 棟と同様だが、ドラゴンpromナードとの一体管理による効率化や、上屋使用料を民間収入とすることでの事業性向上の観点から、事業範囲とする可能性はある。
元船広場	<ul style="list-style-type: none"> おくんちお旅所 各種イベント 	◎	<ul style="list-style-type: none"> 現在の機能の維持が必要 	○ <ul style="list-style-type: none"> 現在のイベント機能を維持しつつ、更なる有効活用による賑わい創出に向けて、事業範囲とすることを想定する。
プラタナス広場	<ul style="list-style-type: none"> 各種イベント 	△	<ul style="list-style-type: none"> 現在の機能の維持が必要 	

(2) 事業規模の検討

事業規模の検討が必要となる施設は、拡張整備を想定するターミナル駐車場となる。

ターミナル駐車場の規模は、「4.1.1(2)需要台数に基づく増床方針と増床規模」で示した100台の追加を最低規模とする。

5.2.3. 事業期間の検討

(1) 既往事例での事業期間

コンセッション事業については、事業期間が10年～25年と様々である。また、運営権を複数設定することで、1つの事業で異なる事業期間を設定している事例もみられる。

駐車場事業についても、7～19年と幅があるが、独立採算型の場合、投資回収に一定の期間が必要と考えられる。

表 5.6.既往事例の事業期間

分類	事業名	事業期間
コンセッション事業	国立女性教育会館公共施設等運営事業	10年
	みなとみらい21中央地区20街区MICE施設運営事業	約20年
	愛知県国際展示場コンセッション	約15年 (一部は5年)
	有明アリーナ管理運営事業	約25年
駐車場事業	江坂駅南立体駐車場整備事業	15年
	鯖江駅周辺駐車場整備事業	7年
	直轄駐車場維持管理・運営事業	約13年
	箕面市立箕面駅前駐車場・駐輪場等再整備運営事業	約13年
コンセッションによる駐車場事業	みなとみらい公共駐車場運営事業	19年

(2) 元船地区を取り巻く環境を踏まえた事業期間

元船地区を取り巻く環境において、事業期間に大きく関わる要素を表 5.7 に示す。

これらの要素及び既往事例を踏まえ、本事業の事業期間は、駐車場及びドラゴンプロムナードへの投資回収ができる範囲で、できるだけ短い期間(15 年程度)を設定することが望ましいと考えられる。

表 5.7.事業期間に係る環境変化の要素

物流機能の移転	<ul style="list-style-type: none">元船上屋 B・C 棟の物流機能の移転には、相応の期間を要する。物流機能移転後は、ドラゴンプロムナードだけでなく、上屋全体で交流・賑わい機能への転換を検討することが望ましい。
新長崎駅との動線確保	<ul style="list-style-type: none">令和 4 年に開業予定の新長崎駅と、長崎港ターミナルの動線確保は、段階的に進められることが検討されている。新長崎駅とのアクセスが向上することで、元船地区の状況にも変化が予想される。
既存施設の老朽化	<ul style="list-style-type: none">既存施設活用を前提とする長崎港ターミナル、既存活用も視野に入れるターミナル駐車場は築 24 年と老朽化が進んでいる。元船上屋もほぼ同様な他、今回検討対象としていない大波止ビルは築 50 年を迎えており、近い将来には、地区内施設の多くがリニューアル時期を迎える。

5.2.4. 導入可能な手法の整理

(1) 事業手法の前提条件

導入可能な手法を整理するにあたり、検討の前提条件を以下のように整理した。

表 5.8.事業手法の前提条件

事業類型	<ul style="list-style-type: none">現状の指定管理者制度においても、県は納付金を受け取っている状況にあるため、独立採算型を前提とする。
施設整備	<ul style="list-style-type: none">駐車場の拡張整備は必須とする。ただし、整備手法は、現位置建替え、既存駐車場南側敷地への増設、どちらも選択できるものとする。ドラゴンプロムナードの大規模改修(オレンジ球体、屋根材の撤去)も必須とする。改修後の用途は、元船地区の望ましい姿の実現に向けた賑わい・交流機能とする。
施設の維持管理・運営	<ul style="list-style-type: none">複数施設を一元的に維持管理・運営するものとする。長崎港ターミナルや、荷さばき施設としての元船上屋には公共性が求められるため、事業手法は公共性を担保できる手法とする。大規模修繕の取り扱いに留意する。

(2) 事業手法の整理

前項の前提条件を踏まえ、導入可能な事業手法を以降に整理した。

1) コンセッション方式

利用料金の徴収を行う公共施設等について、所有権を公共に残したまま、当該施設の運営等を行う権利を民間事業者を設定するもの。

民間事業者は公共施設等の運営権者として、施設利用者から利用料金を収受でき、創意工夫をもって公共施設等の運営を行うことが期待される。

新規の施設整備を伴う場合には、PFI 手法により施設を整備後、公共に所有権を移転し、事業者が運営権を取得することで運営権者として施設を運営する、いわゆる BT+コンセッション方式を採用することが考えられる。

また、運営権者は事業期間中の更新投資(増改築、大規模修繕等)も可能^注であり、運営期間中に駐車場拡張整備、ドラゴンpromナードの大規模改修などを実施することも考えられる。

長崎港ターミナルで船会社等第三者へ施設を使用させる場合には、「2.1.2(2)4)コンセッション事業における運営権と土地等賃貸借の関係」で示したように、運営権者に指定管理者制度を併用することを想定する。

表 5.9.コンセッション方式の概要

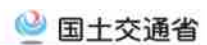
事業手法	PFI 方式
事業方式	コンセッション方式(指定管理者併用)
対象施設	元船地区の港湾施設(サウンディングにより確定)
公共施設等の管理者	長崎県
施設の所有	長崎県(民間事業者は施設の運営権を取得する)
駐車場の拡張整備、ドラゴンpromナードの改修	PFI手法(BT方式)による整備、または、事業期間内の更新投資として対応 ※既存施設を運営しつつ、増築等が可能
事業期間	15年程度(投資回収に応じた期間)
事業類型	独立採算型
資金調達	民間事業者
利用料金収入	民間事業者が収受
利用料金の設定	実施方針条例及び実施方針の範囲で事業者が設定(県への届出で可)
事業終了後の措置	運営権は消失し、運営権設定対象施設は県に引き渡す(運営権者所有資産のうち、県が必要と認めたものは時価で県が買い取り)。
スキーム図	<pre> graph TD A[長崎県] -- 所有権 --> B[運営権者(SPC)] B -- 事業契約 --> A B -- 実施契約 --> A B -- 賃貸者契約 --> A B -- 指定管理者の指定 --> A B -- 運営権 --> C[設計・建設企業] B -- 運営権 --> D[維持管理・運営企業] C -- 拡張整備・改修 --> E[駐車場] C -- 拡張整備・改修 --> F[ドラゴンpromナード] D -- 維持管理・運営 --> G[その他施設] </pre>

【注：既存の運営権を増改築部分に及ぼす際の留意点】

- ① 従前の施設が全面的に除却されると、その時点で管理者等の所有権が消滅し、運営権も消滅すること。したがって、新たな運営権の設定が必要であること。
- ② 施設の位置の変更や施設の平面的規模の大幅な拡大などにより、その内容によっては施設の立地、すなわち住所に変更が生じる場合も考えられる。この場合、登録事項に変更が生じるため、運営権の同一性を維持できず、新たな運営権の設定が必要と考えられること。
- ③ 登録簿の運営等の内容には、第三者が事業内容を特定できる程度事項を記載することが必要と考えられるが、施設の運営等の内容の変更により登録事項に変更が生じる場合においては、運営権の同一性を維持できず、新たな運営権の設定が必要な場合もあり得ること。

出典：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(平成 30 年 10 月 内閣府)

論点1-②：改築工事の取扱いについて



【論点1-②】

○契約期間中に発生する改築工事の契約はどのような取扱いとなるか。

【考え方】

- コンセッション事業の範囲に、全面除却を伴わない改築を含めることができる。(内閣府ガイドラインより)
- 改築を含む運営事業の場合、事業者選定時には、期中の改築も含めた運営権対価の設定や技術提案等で競争することとなる。
- 他方、当初契約時には時期・内容・金額等が確定しない改築工事を含めることは困難である。
- したがって、契約期間中に発生する改築工事は、別途契約を締結して定める旨を運営権実施契約に規定した上で、実際に改築工事が発生した際には、運営権者と特命随意契約することが妥当と考えられる。(この旨を実施方針にも明示することで、事業者選定時に当該改築工事について既に競争原理が働いている。)
- なお、運営事業に含まれた改築事業が、下水道管理者の事由で取り消された場合には、契約違反で違約金を支払うことなどが考えられる。

(備考)

- なお、改築に対し最終的な責任を負う実施主体は下水道管理者である。(下水道法第3条)
- したがって、運営権者が運営事業として行う改築は、下水道管理者との契約に基づく事実行為としての改築工事となる。

出典：コンセッション方式のスキーム構築に係る主な論点について(国土交通省)

図 5.4.コンセッション事業における改築工事の取扱い(下水道事業の例)

2) BOT+ROT+指定管理方式

PFI 手法として、民間事業者が駐車場を BOT 方式で拡張整備するとともに、ドラゴンpromナードを ROT 方式で改修を行う。2 施設については、民間事業者が所有した状態で維持管理・運営を行い、事業期間終了後は県に無償譲渡する。維持管理・運営は、施設を所有しないその他の施設も含め、PFI 事業者を指定管理者に指定して実施する。

指定管理者制度の利用料金制により、事業者は施設利用者からの利用料金を自らの収入として収受し、当初の整備費用等を事業期間を通して回収する。

表 5.10.BOT+ROT+指定管理方式の概要

事業手法	PFI 方式
事業方式	駐車場:BOT 方式(維持管理・運営は指定管理) ドラゴンpromナード:ROT 方式(維持管理・運営は指定管理) その他施設:指定管理
対象施設	元船地区の港湾施設(サウンディングにより確定)
公共施設等の管理者	長崎県
施設の所有	駐車場、ドラゴンpromナード:民間事業者 その他の港湾施設:長崎県
駐車場の拡張整備	事業期間当初の設計・建設期間に実施
ドラゴンpromナードの改修	事業期間当初の設計・建設期間に実施
事業期間	15 年程度(投資回収に応じた期間)
事業類型	独立採算型
資金調達	民間事業者
利用料金収入	民間事業者が収受(利用料金制)
利用料金の設定	条例で定められた範囲内で指定管理者が設定(県の承認が必要)
事業終了後の措置	民間事業者は、所有していた施設を県に無償で譲渡する。
スキーム図	<pre> graph TD Naga[長崎県] SPC[SPC] Design[設計・建設企業] Maint[維持管理・運営企業] Carpark[駐車場] Dragon[ドラゴンpromナード] Other[その他施設] Naga -- "事業契約" --> SPC SPC -- "指定管理の指定" --> Naga SPC -- "所有権 (駐車場・ドラゴンpromナード)" --> Carpark SPC -- "所有権 (ドラゴンpromナード)" --> Dragon SPC -- "所有権 (その他施設)" --> Other Design -- "拡張整備・改修" --> Carpark Design -- "拡張整備・改修" --> Dragon Maint -- "維持管理・運営" --> Carpark Maint -- "維持管理・運営" --> Dragon Maint -- "維持管理・運営" --> Other </pre>

3) BTO+RTO+指定管理方式

PFI 手法として、民間事業者が駐車場を BTO 方式で拡張整備するとともに、ドラゴンpromナードを RTO 方式で改修を行う。拡張整備、改修後は県に所有権を移転し、その他の施設も含め、PFI 事業者を指定管理者に指定して維持管理・運営を実施する。

指定管理者制度の利用料金制により、事業者は施設利用者からの利用料金を自らの収入として収受し、当初の整備費用等を事業期間を通して回収する。

表 5.11.BTO+RTO+指定管理方式の概要

事業手法	PFI 方式
事業方式	駐車場: BTO 方式(維持管理・運営は指定管理) ドラゴンpromナード: RTO 方式(維持管理・運営は指定管理) その他施設: 指定管理
対象施設	元船地区の港湾施設(サウンディングにより確定)
公共施設等の管理者	長崎県
施設の所有	長崎県
駐車場の拡張整備	事業期間当初の設計・建設期間に実施
ドラゴンpromナードの改修	事業期間当初の設計・建設期間に実施
事業期間	15 年程度(投資回収に応じた期間)
事業類型	独立採算型
資金調達	民間事業者
利用料金収入	民間事業者が収受(利用料金制)
利用料金の設定	条例で定められた範囲内で指定管理者が設定(県の承認が必要)
事業終了後の措置	民間事業者は施設の管理・運営を終了する(所有権は整備完了時に県に移転済み)
スキーム図	<pre> graph TD A[長崎県] -- 事業契約 --> B[SPC] A -- "指定管理の指定" --> B B --> C[設計・建設企業] B --> D[維持管理・運営企業] C -- "拡張整備・改修" --> E[駐車場] D -- "維持管理・運営" --> F[ドラゴンpromナード] D -- "維持管理・運営" --> G[その他施設] </pre>

4) (参考)定期借地権方式、リース方式について

事業手法の一類型として、定期借地権方式、リース方式の本事業への適用可能性について整理した。

a) 定期借地権方式

定期借地権方式とは、公共が所有する土地に定期借地権を設定し、民間事業者に土地を貸借、民間事業者は借地した土地で施設を整備した後、賃料や事業収入により整備費の回収を行うとともに、維持管理・運営業務を行う。あわせて、公共へ土地の借地料を支払うPPP手法の1つである。

整備される施設は基本的に民間施設となるが、床の一部を公共が賃借し、公共サービスを提供するケースや、PFI事業の付帯事業を、定期借地権方式で実施するケースもみられる。

本事業においては、ターミナル駐車場を撤去・新設する場合や、将来的に元船上屋を機能転換・再整備する場合に適用することが考えらるが、港湾施設としての公共性について整理する必要がある。また、行政財産である現敷地の貸付に関しては、「2.1.2(2)行政財産の使用・貸し付けに係る法令」に示したように、地方自治法による制限を受けることにも留意が必要である。

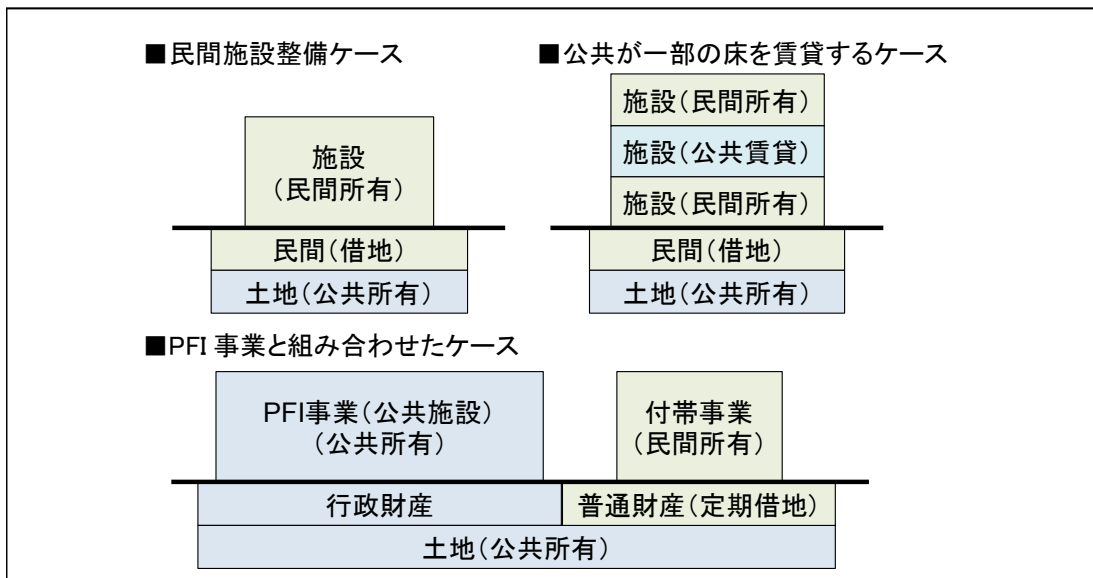
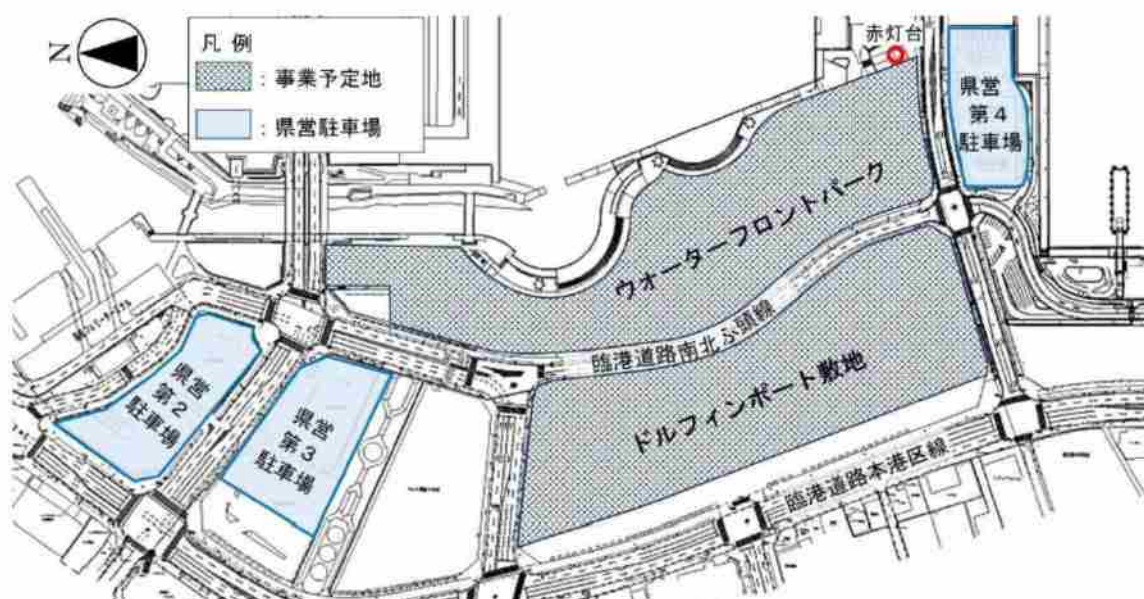


図 5.5.定期借地方式のイメージ例

【定期借地方式の事例：鹿児島港本港区エリアまちづくり事業】

鹿児島港本港区エリアまちづくり事業は、本港地区の敷地の一部において、定期借地権方式により、「来て見て感動する観光拠点」の形成に寄与する事業を実施する民間事業者を、公募による募集したものである。

整備施設は、都市計画マスタープラン等との整合、中心市街地との融和性等の方針を示すのみで、具体的な内容は事業者に委ねた、事業者の裁量の大きい土地活用事業となっている。また、公募対象範囲に隣接して、複数の県営駐車場があるため、駐車場の活用策の提案も可能としている。



出典：鹿児島港本港区エリアまちづくり事業者公募 公募要項(案) (令和2年2月 鹿児島県)

図 5.6.鹿児島港本港区エリアまちづくり事業の事業予定地

b) リース方式

リース方式(建物リース)とは、民間事業者が自らの資金調達で施設を設計・建設し、完成施設を公共にリースした上で、事業者が施設の維持管理・運営を行う(公共が行うケースもある)方式である。公共はリース料金を事業者に支払い、事業者はリース料金により事業コストを回収する。

主に庁舎なような、サービス購入型の事業実施が想定される施設において適用事例が多く、初期コストの平準化効果や、PFI法によらないPFI的事業とすることで、機動的な事業実施が可能となるメリットはあるが、独立採算型を前提とする本事業には、基本的には馴染まないと考えられる。

5.3. 事業手法(案)の検討

5.3.1. 従来方式及び複数手法間の事業効果比較検討

(1) 定性評価

事業手法の比較検討結果を以下に示す。定性評価では、「①コンセッション」が最も優位な手法と考えられる。

表 5.12.事業手法の評価

	従来方式	①コンセッション	②BOT+ROT	③BTO+RTO
施設整備、維持管理・運営コストの削減	<ul style="list-style-type: none"> 分離・分割、仕様発注のため、コスト削減効果は期待できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 施設整備及び維持管理・運営の双方から、性能発注、長期包括契約によるコスト削減効果が期待できる。 維持管理・運営を踏まえた施設設計となるため、ライフサイクルでのコスト削減も大きく期待できる。 	○	○
県の費用負担	<ul style="list-style-type: none"> 施設の使用料収入は得られるが、再整備や維持管理等に係わる費用負担が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 使用料収入はなくなるが、再整備、維持管理等を県の負担なく実施でき、運営権対価も得られる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ①同様、県の費用負担なく再整備、維持管理等が実施できる。 条件付けによっては、民間事業者の収益の一部を県の収入にできる。 	○
運営の効率化	<ul style="list-style-type: none"> 分離・分割、仕様発注のため、効率化は期待できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者として自由度が高く、効率的な運営が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 施設を所有することで、③に比べて柔軟な運営が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営権、所有権がなく、①②と比べて効率化を図り難い。
利用料金	<ul style="list-style-type: none"> 県が決定。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者の裁量(届出)。 	<ul style="list-style-type: none"> 条例の範囲で事業者が決定(県の承認が必要)。 	
更新投資・大規模修繕	<ul style="list-style-type: none"> 県が都度対応。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営権設定施設全てに対して実施可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 所有権のある施設は実施可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者の意向による更新投資は不可。 大規模修繕は事業範囲に含めることは可能。
公租公課の負担	<ul style="list-style-type: none"> 建物所有課税等は発生しない。 		<ul style="list-style-type: none"> 建物所有課税等が発生する。 	<ul style="list-style-type: none"> 建物所有課税等は発生しない。
社会環境変化への対応	<ul style="list-style-type: none"> 単年度等、短期間の分離発注のため、対応が容易。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業期間が長期に渡り、当初の契約内容の縛りが大きいため、環境変化への対応は難しい。 		
民間事業者の手続き・参画意欲	<ul style="list-style-type: none"> 入札であるため、参加手続き等は容易。 	<ul style="list-style-type: none"> 提案書作成やコンソーシアム組成が必要となり、民間事業者の負担が大きい。 事例が少なく手続きも②③に比べて煩雑なため、参画意欲の低下が懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> 提案書作成やコンソーシアム組成が必要となり、民間事業者の負担が大きい。 	
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> 県の負担削減や運営等の効率化が期待できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 環境変化や事業者の参画意欲の問題はあるが、更新投資や料金設定等で事業者の裁量が大きく、最も効率化が図れる。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営の比重が大きい本事業においては、③に比べて効率化が期待できる。 事業者の参画意欲には留意が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 税負担が無い分、事業者の参画意欲は②より優位だが、事業の効率化では劣る。

(2) 定量評価

定性評価で示した項目のうち、概略の定量化が可能な指標を整理し、評価を行った。

1) 従来手法とPFI手法によるコスト差

定性評価では、従来手法に比べ、PFI手法にはコスト削減効果が期待できるものとしている。その削減額の概算について、定量化を行った。

結果、PFI手法による削減額は、施設整備部分だけでも約1.7億円が見込め、更に維持管理・運営費の削減も見込めることから、コスト削減については、従来手法に比べてPFI手法に大きな優位性があると考えられる。

表 5.13.PFI手法による削減額の概算

項目	値	備考
想定施設整備費(従来手法)	1,715,500 千円	4.整備・改修計画の検討より
PFI手法による想定削減率	▲10%	PPP/PFI手法導入 優先的検討規程策定の手引(平成28年3月 内閣府 民間資金等活用事業推進室)より
PFI手法による削減額	171,550 千円	

2) 施設保有に係る税負担

定性評価では、BOT方式により施設の所有権を民間事業者側とすることで、施設保有に係る税負担が発生することを課題としてあげている。ここでは、施設所有に係る主な課税対象とその負担額を概算し、定量的に評価する。

結果、仮に事業期間を15年間とした場合には、合計で約2.2億円の税負担が発生し、民間事業者にとって大きな負担となるため、施設保有に係る負担がなく、運営の効率化が図れる「①コンセッション」が優位と考えられる。

表 5.14.施設保有に係る税負担の概算

税制	税率 ^{注1}	課税の時期	税額 ^{注2}
固定資産税	課税標準額×1.4%	施設保有期間	約1.3億円
都市計画税	課税標準額×0.3%	施設保有期間	約0.3億円
不動産取得税	課税標準額×4.0%	所有権取得時	約0.6億円
合計			約2.2億円

注1:独立採算型事業を想定するため、PFI事業の特例は考慮せず。

注2:当初の課税標準額は、PFI手法による想定施設整備費を使用。15年の耐用年数を想定し、毎年の課税標準額を決定。

5.3.2. 官民業務分担・事業リスク分担の検討

(1) 官民業務分担の検討

1) 想定される業務分担範囲

対象施設毎に、想定される民間事業者の業務分担範囲を以下に示す。

表 5.15.対象施設毎の業務内容と分担(1/2)

施設	業務段階	業務項目	備考
長崎港ターミナル	運営・維持管理段階	• テナント事業(航路・事務所・店舗等) ※使用料の収受を含む	
		• イベント企画・広報	
		• 付帯事業	
		• 施設保守・点検	
		• 清掃・巡回・警備	
		• 維持補修・修繕	
		• 大規模修繕	分担要検討(後述)
		• 光熱水供給	分担要検討(後述)
ターミナル 駐車場	施設整備段階	• 各種調査	新規整備の場合、コンセッション方式では、BT+コンセッションとして対応
		• 設計(基本設計、実施設計、各種申請)	
		• 工事監理	
		• 既存施設撤去(新設の場合)	
		• 建設・増設	
	運営・維持管理段階	• 駐車場運営(料金収受、月極募集等)	
		• 付帯事業	
		• 施設保守・点検	
		• 清掃・巡回・警備	
		• 維持補修・修繕	
	• 大規模修繕(既存施設活用の場合)	分担要検討(後述)	
	• 光熱水供給	分担要検討(後述)	

表 5.16.対象施設毎の業務内容と分担(2/2)

施設	業務段階	業務項目	備考
ドラゴンプロムナード	施設整備段階	• 各種調査	
		• 設計(基本設計、実施設計、各種申請)	
		• 工事監理	
		• 既存施設撤去	
		• 再整備	
	運営・維持管理段階	• テナント事業(店舗等賑わい施設) ※使用料の収受を含む	
		• 広場使用受付・使用料収受	
		• イベント企画・広報	
		• 付帯事業	
		• 植栽管理	
		• 清掃・巡回・警備	
		• 維持補修・修繕	
		• 光熱水供給	分担要検討(後述)
元船広場、プラタナス広場	運営・維持管理段階	• 広場使用受付・使用料収受	
		• イベント企画・広報	
		• 付帯事業	
		• 植栽管理	
		• 清掃・巡回・警備	
		• 維持補修・修繕	

2) 業務分担の留意点

a) 大規模修繕

大規模修繕については、既存施設の劣化状況、修繕履歴等により、必要となる内容・金額が大きく異なり、官民の業務分担については留意が必要である。

コンセッション方式の既往事例を確認すると、完全に官が費用負担するケースの他、官民が分担して負担するケースもみられる。

本検討では、大規模修繕の業務分担について、マーケットサウンディングにおいて民間事業者の意向を確認し、分担方法を整理するものとする。

ただし、既存駐車場の活用を民間事業者が選択した場合は、民間事業者の責任において大規模修繕を行い、事業期間中のリスクを民間事業者が負担することを想定する。

b) 光熱水供給

光熱水供給費用の分担については、その変動について、民間事業者が制御困難な場合などには、官が負担することが考えられる。

ただし、長崎港ターミナルやターミナル駐車場は、光熱水費が大きく変動するような施設ではなく(季節変動も予期できる範囲と想定)、現在の指定管理者制度においても指定管理者が分担しているため、民間事業者の分担とすることが妥当と考えられる。

ドラゴンpromenadeにおいては、民間事業者が提案する施設内容によって、発生する光熱水費が変動するため、提案者である民間事業者が負担すべきと考えられる。

(2) 官民リスク分担の検討

1) リスク分担の基本的な考え方

PFI 事業におけるリスクとは、「PFI 事業におけるリスク分担等に関するガイドライン(内閣府 PPP/PFI 推進室)」では、以下のように示されている。

協定等の締結の時点では、選定事業の事業期間中に発生する可能性のある事故、需要の変動、天災、物価の上昇等の経済状況の変化等一切の事由を正確には予測し得ず、これらの事由が顕在化した場合、事業に要する支出または事業から得られる収入が影響を受けることがある。選定事業の実施に当たり、協定等の締結の時点ではその影響を正確には想定できないこのような不確実性のある事由によって、損失が発生する可能性をリスクという。

出典:PFI 事業におけるリスク分担等に関するガイドライン(内閣府 PPP/PFI 推進室)

PFI 事業には様々なリスクが内包されており、リスクが顕在化した場合には、当初想定していた支出以外の追加的な支出が生じる場合もある。長期間にわたる事業を確実に実施するためには、事前に各種のリスクを想定し、事業契約等においてリスク顕在時の対応(官民間の分担内容)を具体的に規定しておくことが重要である。

本事業における官民のリスク分担は、「リスクを最もよく管理することができる者が当該リスクを分担する」(PFI 事業におけるリスク分担等に関するガイドラインより)という考え方に基づいて整理する。

2) 主なリスク項目とリスク分担の考え方

a) 需要変動リスク

本事業の収入の柱となる駐車場収入等は、その需要変動により増減するため、長期間の事業とした場合には特に、需要変動のリスク分担は問題となる。

独立採算型事業の場合、上記の需要変動リスクは、事業者が分担することが一般的であり、以下の事例においても、事業方式を問わず事業者の負担としているものが多い。

表 5.17.需要変動リスクの分担事例

○:主分担、△:従分担

分類	事業名	事業類型	分担		備考
			官	民	
①コンセッション	国立女性教育会館	混合		○	
	みなとみらいMICE	独立採算		○	
	愛知県国際展示場	独立採算	△	○	開業から5年間は、県が赤字分を補填
	有明アリーナ	独立採算	△	○	当初想定されない社会環境の大幅な変化や都の方針変更等によるものは協議可
②駐車場	江坂駅南(BOO)	独立採算		○	
	鯖江駅(BOT)	独立採算		○	
	直轄駐車場	独立採算		○	
	箕面駅前(BTO・RO)	混合		○	
①+②	みなとみらい駐車場	独立採算		○	

※各事業で公表されたリスク分担表等から整理

b) 不可抗力リスク

不可抗力とは、暴風、豪雨、洪水、高潮、地震、落盤、騒乱、暴動など、行政および民間事業者の行為とは無関係に外部から生じる障害で、通常必要と認められる注意や予防方法を尽くしても防止し得ない自然的又は人為的な現象である。

不可抗力リスクとは、これらの不可抗力の発生に伴って、事業者の経費の増加や事業契約の履行不能といった事態が生じるリスクである。

事例では、ほぼ全ての事業で官民とも主分担が付けられているが、一般的には、独立採算型で施設の所有権がある BOT 方式の場合、所有権を持たない BTO 方式やコンセッション方式に比べ、事業者の負担が大きくなることが考えられる。

そのため、不可抗力リスクを考えた場合、官から民へのリスク移転という意味では、BOT 方式が優位となるが、過分にリスクを移転することは、事業者の参画意欲を損なうこととなるため留意が必要である。

表 5.18.不可抗力リスクの分担事例

○:主分担、△:従分担

分類	事業名	事業類型	分担		備考
			官	民	
①コンセッション	国立女性教育会館	混合	○	△	一定の金額・割合・期間に対応するものは、事業者が負担。
	みなとみらいMICE	独立採算	○	○	双方に生じた損害は双方が負担する。 ※付帯事業は事業者負担
	有明アリーナ	独立採算	○	○	双方に生じた損害は双方が負担する。
②駐車場	江坂駅南(BOO)	独立採算	○	○	
	鯖江駅(BOT)	独立採算	○	○	
	直轄駐車場	独立採算	○	○	国と事業者が共有する躯体、建築物、設備の復旧は国
	箕面駅前(BTO・RO)	混合	○	○	一定額までは事業者が負担
①+②	みなとみらい駐車場	独立採算	○	○	双方に生じた損害は双方が負担する。

※各事業で公表されたリスク分担表等から整理

c) 施設瑕疵リスク

本事業では、既存施設を含めた運営を民間事業者に委ねることを想定するため、既存施設の瑕疵リスクについて考慮が必要である。

既存施設を運営する事業の事例を確認すると、コンセッション方式では、既存施設の瑕疵は官が負担することを基本としつつ、瑕疵担保期間を設定し、責任期間を明確化している。

RO方式で所有権を事業者とする海の中道の事例では、売り渡した施設に係る瑕疵リスクまで、事業者の責任で負担するものとされている。

なお、ガイドラインでは、「当該瑕疵リスクについては、事業の性質等に応じて、管理者等が一定期間(瑕疵を発見するために必要な期間)責任を負うよう実施契約に規定することが望ましい。」とされており、前段の方式が推奨されている。

また、事業実施に向けては、既存施設の状況を適切に把握し、与条件として明示するとともに、事業者による現地確認機会を設けるなど、瑕疵リスクの最小化に努めることが重要である。

表 5.19.施設瑕疵リスクの分担事例

○:主分担、△:従分担

分類	事業名	事業類型	分担		備考
			官	民	
①コンセッ ション	仙台空港	独立採算	○		運営事業開始後 6 ヶ月以内に隠れた瑕疵が発見された場合、国が負担
	鳥取県営水力発電	独立採算	○		運営維持業務の開始後 24 ヶ月以内の瑕疵は県が負担
②駐車場	直轄駐車場	独立採算	○	○	維持修繕での対処は事業者、大規模修繕は国
	海の中道研修宿泊施設(RO)	独立採算		○	国は、機構等と SPC の間での施設売買契約に係るリスクは負担しない
①+②	みなとみらい駐車場	独立採算	○		

※各事業で公表されたリスク分担表等から整理

d) 改修施設に関するリスク

既存施設に対して、事業者が改修を行った場合のリスク分担は、前述の施設瑕疵リスクとは異なり、改修範囲を事業者が負担することが基本と考えられる。

ただし、BTO 方式により所有権を官に移転した場合、一定の瑕疵担保責任期間経過後は、官がリスクを分担する可能性が想定される。

e) 法令変更リスク

法令変更リスクは、広く民間事業全体に影響を及ぼす一般的な法令変更と、対象事業に特定のに影響を及ぼす法令変更で、リスク分担の考え方が異なる。

事例では、一般的な法令変更は、事業方式に関わらず事業者負担となっており、事業に特定のに影響を及ぼすリスクは、基本的には官が負担するものとなっている。

ただし、ガイドラインにおいては、「一般的な法令等変更リスクについては、原則として管理者等及び運営権者との間で協議の上リスク分担を明確化する。」とされていることに留意が必要である。

表 5.20.一般的な法令変更リスクの分担事例

○:主分担、△:従分担

分類	事業名	事業類型	分担		備考
			官	民	
①コンセッション	国立女性教育会館	混合		○	
	みなとみらいMICE	独立採算		○	
	有明アリーナ	独立採算		○	
②駐車場	江坂駅南(BOO)	独立採算		○	
	鯖江駅(BOT)	独立採算		○	
	直轄駐車場	独立採算		○	
	箕面駅前(BTO・RO)	混合		○	
①+②	みなとみらい駐車場	独立採算		○	

※各事業で公表されたリスク分担表等から整理

表 5.21.PFI 事業に影響を及ぼす法令変更リスクの分担事例

○:主分担、△:従分担

分類	事業名	事業類型	分担		備考
			官	民	
①コンセッション	国立女性教育会館	混合	○		
	みなとみらいMICE	独立採算	○		
	有明アリーナ	独立採算	○	○	事業者は県と協議が可能
②駐車場	江坂駅南(BOO)	独立採算	○		
	鯖江駅(BOT)	独立採算	○		
	直轄駐車場	独立採算	—		記載なし
	箕面駅前(BTO・RO)	混合	○		
①+②	みなとみらい駐車場	独立採算	○		

※各事業で公表されたリスク分担表等から整理

f) 物価変動リスク

物価変動リスクについて事例を確認すると、独立採算型では、運営事業のみのコンセッション方式に加え、施設整備を含む BOT、BOO 方式の事業であっても、リスクは事業者負担となっている。本事業も、独立採算型の事業を想定しているため、基本的には物価変動リスクは事業者負担と考える。

表 5.22.物価変動リスクの分担事例

○:主分担、△:従分担

分類	事業名	事業類型	分担		備考
			官	民	
①コンセッション	国立女性教育会館	混合	○	○	一定範囲を超えたインフレは官が負担し、デフレの場合には減額変更を行う
	みなとみらいMICE	独立採算		○	
	有明アリーナ	独立採算		○	当初想定されない急激な物価変動は協議可能
②駐車場	江坂駅南(BOO)	独立採算		○	
	鯖江駅(BOT)	独立採算		○	
	直轄駐車場	独立採算		○	
	箕面駅前(BTO・RO)	混合	○	○	一定額以上は市が負担
①+②	みなとみらい駐車場	独立採算		○	

※各事業で公表されたリスク分担表等から整理

3) リスク分担表の整理

以上を踏まえ、本事業のリスク分担表(案)を整理した。なお、事業手法は、表 5.12 に示したもののうち、「①コンセッション」を想定している。

表 5.23.リスク分担表案(共通事項)

リスクの種類	リスク内容	官	民
構想・計画リスク	① 県の政策変更による事業の変更・中断・中止など	○	
提案募集内容等リスク	② 提案募集内容等の誤り・内容の変更によるもの	○	
許認可リスク	③ 県の責めによる許認可等取得遅延	○	
	④ 上記以外の事由による許認可等取得遅延		○
法令変更リスク	⑤ 法制度・許認可の新設・変更によるもの (本事業に直接の影響を及ぼすもの)	○	
	⑥ 上記以外の法制度・許認可の新設・変更によるもの	○	○
消費税変更リスク	⑦ 運営権対価に係る消費税の変更によるもの		○
	⑧ 上記以外の消費税の変更によるもの		○
税制変更リスク	⑨ 法人の利益に係る税制度の変更によるもの(法人税率など)		○
	⑩ 本事業に直接の影響を及ぼす税制度の変更によるもの		○
	⑪ 自主事業に直接の影響を及ぼす税制度の変更によるもの		○
住民対応リスク	⑫ 本事業の実施そのものに関する地元合意形成	○	
	⑬ 事業者が行う業務(整備・維持管理・運営等)に関する地元合意形成		○
環境リスク	⑭ 事業者が行う整備・維持管理・運営等の業務における環境の悪化		○
	⑮ 本事業に関して県が行う業務に起因する環境の悪化	○	
第三者賠償リスク	⑯ 県の提示条件、指図、行為を直接の原因とする整備・運営・維持管理事業期間中の事故によるもの	○	
	⑰ 上記以外によるもの		○
安全確保リスク	⑱ 整備・維持管理・運営等における安全性の確保		○
保険リスク	⑲ 整備・維持管理・運営段階のリスクをカバーする保険		○
物価変動リスク	⑳ 本事業に係るインフレ・デフレ(物価変動)にかかる費用増減リスク		○
資金調達リスク	㉑ 本事業の資金調達に関するもの		○
	㉒ 付帯事業の資金調達に関するもの		○
事業者リスク	㉓ 事業者の能力不足等による事業悪化		○
政治、行政的理由による事業変更リスク	㉔ 政治、行政的理由から、整備・維持管理・運営等の継続に支障が生じた場合、又は業務内容の変更を余儀なくされた場合の経費及びその後の維持管理運営経費等における当該事情による増加経費負担に関するもの	○	
債務不履行リスク	㉕ 事業者の責めによる(事業破綻、事業放棄など)事業の中止・延期		○
不可抗力リスク	㉖ 本事業にかかる、戦争、暴動、天災等による事業計画・内容の変更、事業の延期・中止に関するもの	○	○
	㉗ 付帯事業に係る、戦争、暴動、天災等による事業計画・内容の変更、事業の延期・中止に関するもの		○

※官民双方に○が入っているものは、分担方法の詳細を今後事業契約書等で詳細に規定することが必要(以下、同様)

表 5.24.リスク分担表案(契約締結前)

リスクの種類	リスク内容	官	民
応募費用リスク	① 本事業への応募に係る費用負担		○
契約リスク	② 実施契約の未締結	○	○
議会議決リスク	③ 運営権設定に関する議会の不承認	○	○

表 5.25.リスク分担表案(契約締結後～本事業期間中)

リスクの種類	リスク内容		官	民
事業開始遅延リスク	①	県の責めによる事業開始の遅延	○	
	②	事業者の責めによる事業開始の遅延		○
備品等納品遅延リスク	③	事業者が設置する備品等の納品遅延に起因するもの		○
工事費増大	④	県の責めによる工事費の増大	○	
	⑤	上記以外の工事費の増大		○
施設の瑕疵リスク	⑥	既存施設の瑕疵によるもの	○	
	⑦	事業者が新設した施設又は改修した範囲の瑕疵によるもの		○
維持管理の要求仕様不適合リスク	⑧	維持管理の仕様不適合		○
要求水準不適合による損害リスク	⑨	本施設の要求水準不適合による施設・設備への損害、維持管理運営への損害		○
維持管理・運営内容変更リスク	⑩	県の責めによる事業内容の変更(用途変更など)	○	
	⑪	上記以外の要因によるもの(不可抗力を除く)維持管理費の変動		○
維持管理費変動リスク	⑫	県の責めによる事業内容等の変更等に起因する維持管理費の変動	○	
	⑬	上記以外の要因による(物価変動を除く)維持管理費の変動		○
光熱水費リスク	⑭	本施設の維持管理・運営に係る光熱水費及び通信費の負担に関するもの(本施設に請求されたものに限る)		○
需要リスク	⑮	本事業の需要に関するもの		○
施設損傷リスク	⑯	県の責めによる事故・火災等による本施設の損傷に関するもの	○	
	⑰	事業者の責めによる(施設管理業務に起因するもの、善良な管理者の注意義務を怠った場合など)本施設の損傷に関するもの		○
備品管理リスク	⑱	県の責めによる備品等の盗難・破損・紛失	○	
	⑲	上記以外の要因による備品等の盗難・破損・紛失		○
修繕リスク	⑳	県の責めによる本施設の修繕費の増大	○	
	㉑	事業者の責めによる本施設の修繕費の増大(事業者がサービス向上等のために整備した設備等の修繕に関するものを含む)		○

表 5.26.リスク分担表案(事業終了時)

リスクの種類	リスク内容		官	民
事業終了時の引渡 手続リスク	①	本施設の引渡手続に伴う諸費用等		○
事業終了時の本施設 の状態	②	本事業において、事業終了時の本施設の状態の要求水準の未達		○

5.3.3. 事業手法(案)の設定

これまでの検討結果を受け、マーケットサウンディング及び事業収支シミュレーションに向けた事業手法(案)を以下のように設定した。

表 5.27.事業手法(案)

事業手法	PFI方式	
事業方式	BT+コンセッション方式(指定管理者併用)	
事業期間	15年程度	
事業類型	独立採算型(駐車場拡張整備費等の更新投資を、運営権設定施設の収入で回収)	
対象施設と事業範囲	ドラゴンpromナード	大規模改修、維持管理・運営
	駐車場	拡張整備等、維持管理・運営
	長崎港ターミナル	維持管理・運営
	元船広場	維持管理・運営
	プラタナス広場	維持管理・運営
	その他	付帯事業(民間提案)
事業者の収入	駐車場利用料金収入、長崎港ターミナルテナント(使用料)収入、ドラゴンpromナード・広場使用料収入、付帯事業収入	
その他	大規模修繕の取り扱いについて、対話時に確認を行う。	
想定事業スキーム図		

6. マーケットサウンディングの実施

6.1. 公募による書面でのサウンディング

6.1.1. 公募資料の作成

公募によるマーケットサウンディングの実施にあたり、公表する実施要領、参考資料、エントリーシートを作成を行った。

6.1.2. マーケットサウンディングの実施

(1) マーケットサウンディングの実施概要

マーケットサウンディングは、上記の資料等を県のホームページ上で公表し、参加者の募集を行った。

表 6.1.マーケットサウンディングの実施概要

実施要領等の公表	令和元年12月4日(水)
提案募集期間	令和元年12月4日(水)～令和2年1月22日(水)
事前説明会の開催	令和元年12月16日(月)

長崎県 Nagasaki Prefectural Government

色合い [白](#) [黒](#) [青](#) 文字サイズ [標準](#) [拡大](#) [Google](#) カスタム検索 [検索](#)

[ホーム](#)
[目的で探す](#)
[分類で探す](#)
[組織で探す](#)
[地方機関で探す](#)
[カレンダーで探す](#)
[地域で探す](#)

ホーム > 報道機関向け発表 > 長崎港元船地区におけるPPP/PFI事業導入にかかるマーケットサウンディングの実施について [このページを印刷する](#)

[メニュー](#)
[報道機関向け発表](#)




長崎港元船地区におけるPPP/PFI事業導入にかかるマーケットサウンディングの実施について

B1

担当課	港湾課
担当者名	濱崎、野口
電話番号	直通：095-894-3057 内線：3057

2019年12月4日更新

調査概要・目的

長崎市の中心市街地に位置し、離島への人流・物流拠点として重要な役割を担う長崎港元船地区について、長崎県では、人が集い賑わう交流拠点としての長期的発展に向けて、課題であるドラゴンブロードの有効活用及び地区内の交通混雑解消を軸に、地区内港湾施設等のPPP/PFI導入による施設整備・改修、維持管理運営事業の可能性を検討しております。

本調査は、地区内港湾施設等の有効活用方策や適切な事業手法等について、民間事業者の皆様から広く意見・提案を求め、対話を通じて実現性のある公募条件等を把握することを目的に実施するものです。

マーケットサウンディングの詳細については、添付資料（実施要領等）をご参照ください。

本事業にご興味をお持ちの皆様のご参加・ご提案をお待ちしております。

事前説明会

マーケットサウンディングの実施に先立ち、以下の通り事前説明会を実施します。

日時：令和元年12月16日(月曜日) 15時30分 から 16時30分 (予定)

場所：長崎県庁3F 307会議室

定員：50名

※事前説明会へ参加される方は、事前申請が必要です。

令和元年12月13日(金曜日) 17時までに、以下の「マーケットサウンディング事前説明会のお知らせ/参加申込書」のご提出をお願いします。

マーケットサウンディング事前説明会のお知らせ/参加申込書 [\[PDFファイル/705KB\]](#) [\[Wordファイル/237KB\]](#)

添付資料

資料1 サウンディング 実施要領 長崎港元船地区 [\[PDFファイル/1MB\]](#)

資料2 サウンディング参考資料 長崎港元船地区 [\[PDFファイル/2MB\]](#)

資料3 様式（エントリーシート及び調査票） [\[PDFファイル/222KB\]](#) [\[Wordファイル/179KB\]](#)

[先頭に戻る](#)

[このサイトについて](#) | [相談窓口](#) | [県庁案内](#) | [携帯版](#) | [サイトマップ](#) | [アンケート \(プレゼント付き\)](#)

© 2013 Nagasaki Prefectural. All Rights Reserved.

図 6.1.マーケットサウンディングの募集画面(長崎県ホームページ)

(2) 事前説明会の実施

マーケットサウンディング公募後、長崎県庁にて事前説明会を実施し、サウンディングへの参加を希望する事業者へ、対象地区及び施設の概要等についての説明を行うとともに、質疑の受付・回答を行った。

表 6.2.事前説明会の概要

実施日時	令和元年 12 月 16 日(月)15:30~16:30
実施場所	長崎県庁 3 階 307 会議室
応募者数	22 企業 38 名
参加者数	21 企業 35 名
説明会状況	

表 6.3.事前説明会時の質疑と回答(1/2)

質問	回答
<ul style="list-style-type: none"> ドラゴンプロムナードの球体の撤去について、意匠の権利に関する問題はないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 意匠の問題について、撤去に伴う権利の問題はないことを確認している。
<ul style="list-style-type: none"> 玉の撤去となると、相当の鋼材が発生すると思うが、そのスクラップ代は誰に帰属するのか。 	<ul style="list-style-type: none"> スクラップ代について、鋼材は県所有であるため県に帰属するが、取扱いについては事業の収支バランス等から今後検討することとしたい。
<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の不足とあるが、県で具体的な不足台数の想定はあるか。 	<ul style="list-style-type: none"> 現時点では、駐車場の不足台数は把握できていない。今後、アンケート調査等により航路利用者の駐車場需要を確認していく予定である。
<ul style="list-style-type: none"> 広場・駐車場の利用料金は現状のものを維持する必要があるか、今回の提案で変更可能か。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状では、従来の管理条例に基づいて料金を設定しているが、今回の提案の中で有効な料金設定があれば、変更も検討したい。
<ul style="list-style-type: none"> 今回、運営権を設定し独立採算型の事業を想定しているが、県として収入保障などは考えているか。 	<ul style="list-style-type: none"> 現時点では収入保障のような仕組みは考えていない。
<ul style="list-style-type: none"> ドラゴンプロムナードは、龍踊をテーマに作られているものだと思うが、撤去することでその理念がなくなることについて、どう考えているか。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状、鋼材等の腐食・錆等が多く発生しており、長期的には維持管理が難しいことから、撤去を考えている。改修に際してのデザイン等については、今後検討が必要と考えている。
<ul style="list-style-type: none"> ドラゴンプロムナードにはトイレが設置されていると思うが、今回の提案はそこも範囲に含まれるか。 	<ul style="list-style-type: none"> トイレについては、提案内容によって必要がなければ撤去も考えられる。 賑わい機能を持たせることを考慮すると、トイレはある程度必要ではないかと考えている。
<ul style="list-style-type: none"> 参考資料の駐車場の範囲だとタクシープールが除かれているが、今回の提案範囲はタクシープールまで含むと考えているか。 	<ul style="list-style-type: none"> タクシープールは対象に含む。
<ul style="list-style-type: none"> 参考資料の指定管理者の支出欄に納付金の記載があるが、これは今回の事業でも固定で必要になるものか。 	<ul style="list-style-type: none"> 参考資料中の納付金は現在の指定管理上のものであり、現時点では固定の納付金を求める予定はないが、事業の収支バランスから今後検討することとしたい。

表 6.4.事前説明会時の質疑と回答(2/2)

質問	回答
・施設の再編にあたり、車、歩行者の動線再編も検討していく必要があると思う。道路に関しての方針は現状維持か、抜本的な変更まで提案可能か。	・道路はターミナル利用者等の利用があるため、基本は現状維持で考えている。ただし、一方通行等の運用については、地区全体の利便性を考慮し、必要であれば変更も考える。
・実施要領の P3、P7 で駐車場が囲まれている範囲が違うが、どう認識したらいいか。	・実施要領の P3 の図は駐車場の施設としての範囲、P7 の図は拡張可能な範囲を示している。
・事業スキーム図で県と SPC の間にある賃貸借契約はどういったものを想定しているか。	・SPC が運営権施設を第三者に転貸する際に必要となる、県と SPC との賃貸借契約を表している。

(3) マーケットサウンディング結果

マーケットサウンディングの結果、7グループから提案書の提出があった。

6.2. 個別サウンディング

公募によるサウンディングで応募のあった 7 グループに対し、個別対話を実施し、民間事業者の要望や効果が期待されるアイデア等を把握した。

6.2.1. 個別サウンディングの実施概要

個別サウンディングは、2 日間に渡って実施した。また、実施にあたっては、「官民対話実施要領」を事前に作成・配布し、対話の進行予定や留意事項について周知を行った。

表 6.5.個別サウンディングの実施概要

対話の実施	令和 2 年 1 月 28 日(火):4 グループ 令和 2 年 1 月 29 日(水):3 グループ ※1 グループ 80 分で実施
実施場所	長崎県庁 6 階 602 会議室
対話項目	① 提案コンセプト ② 事業手法 ③ 対象施設 ④ 再整備対象施設の整備方針と利活用方針 ⑤ その他既存施設の利活用方針 ⑥ 元船地区の動線整理、施設間の連携に関する提案 ⑦ 付帯事業の提案 等

6.2.2. 個別サウンディング結果からの考察

(1) 事業への応募姿勢

- 7グループ中5グループは代表企業(単独企業)での応募を想定又はコンソーシアムの組成まで進んでおり、事業への関心の高さが伺えた。

(2) 事業手法

1) 事業スキーム

- 7グループ中6グループは、コンセッションへの対応は問題ないと回答であった。
- 一部からは、施設別に相応しい事業スキームの設定について要望があったほか、費用の関係からSPCを組成しなくとも応募できるスキームを希望する意見があった。
- 本事業の目的である、「面的管理の導入」を踏まえると、地区内施設を一元的にコンセッションで運営することが望ましいと考えられるが、実施に向けては事業性の確保が課題である。

2) 事業期間

- 事業期間は、15年が妥当とする意見と、最低でも20年以上の長期間を希望する意見に分かれた。
- 15年とするグループでは、15年で収支が取れる訳ではなく、20年以上の長期では、需要変動リスクが大きくなることを懸念している。また、既存駐車場を活用する場合、15年が限度との意見があった。
- 20年以上の長期を望むグループは、駐車場の撤去・新設や付帯施設の整備など、初期投資の大きな事業を予定している傾向にある。
- 上記から、事業期間については、求める整備規模・整備範囲によって判断する必要があると考えられる。

3) 官民の役割分担

- 多くのグループが県からの一定の費用負担を求めており、特に撤去費については県の分担として欲しいとの意見がみられた。
- 一方、大規模修繕については、事業性が確保できるのであれば民間の分担とした方が、効率的な運営に資するとの意見もあった。

(3) 独立採算事業の可能性

- 現在の業務範囲では、ほぼ全てのグループが独立採算型での事業実施は困難との回答となっている。
- 駐車場単独であれば独立採算も可能との意見もある。
- 官民の役割分担の意見も踏まえ、事業範囲や役割分担の見直しが必要である。

(4) 事業対象

- 7グループ中3グループが、実施要領に示した事業範囲での事業実施が望ましいとの回答であった。
- 広場を対象から外しているグループも、現状の使用料収入の低さから対象外と考えており、使用料がしっかり取れるのであれば、対象とすることも可能との回答である。
- 一方、現在の元船広場は、公的な使用は減免対象となるため、収入にならない使用が多くあることが課題であることが確認された。
- 上記課題はあるものの、現在対象としている範囲の維持に大きな問題はないと思われる。また、減免事業の見直しが進めば、民間事業者の意欲も向上し、賑わい創出に向けた取り組みが促進されることが想定される。
- 元船上屋 C 棟自体を対象とし、撤去・新設で活用したいとの意見もあるが、こちらは既存の物流機能の取り扱いが課題となる。

(5) ドラゴンpromナード

1) 活用方針

- ドラゴンpromナードの活用方針としては、物販施設やスポーツ施設の整備、宿泊事業の展開など、多くの提案があった。
- ただし、多くのグループでは、上記賑わい事業の収益は大きくなく、本事業の収入の柱とはなり難いとの意見であった。
- ドラゴンpromナードのオレンジ球体等の撤去費は高額であり、費用対効果を考慮した事業の方向性再検討が必要と思われる。

2) 改修メニュー

- 改修メニューとして、エレベーター、エスカレーターを設置をあげるグループと、ドラゴンpromナードへのエレベーター等の設置は不要とするグループがあった。
- エレベーターを不要とするグループは、駐車場や商業施設からのアクセスを確保する方向であり、何らかの形でドラゴンpromナードへの動線を確保する提案となっている。

(6) ターミナル駐車場

1) 拡張方法

- 駐車場の拡張方法としては、既存施設の老朽化、敷地の有効活用等を理由に、既存駐車場を撤去し建替えるとの意見が多い。
- 一方で、既存駐車場南側に現在規模程度の駐車場を整備するとの意見もあり、増設も実現は可能と思われる。
- 本サウンディングでは、県が求める必要台数を示しておらず、比較的規模の大きい駐車場の整備案が多い傾向であった。

2) 運営方針と収益性

- 駐車場の運用方針としては、予約システムの導入や割引の実施があげられている。
- 予約システム等の導入により、既存の台数規模であっても 10～15%等の収益の向上が見込めるとの意見があった。
- 一方で、台数を倍増させたとしても、平日の稼働率の低さ等から、収益は 1.4 倍程度と見積もっているとの意見もあった。

3) 余剰床活用

- 余剰床活用としては、サービス施設、物販施設といった収益施設の他、公共性のあるトイレ、休憩場といった意見もみられた。
- 南側への増設案とした場合、余剰床活用は限定的となることが考えられる。

(7) 概算コスト

- 概算コストについては、検討の熟度や整備の規模によりばらつきがあり、駐車場は特にその傾向が大きい。

(8) その他施設への提案

1) 長崎港ターミナル

- 飲食店や事務所の誘致の他、簡易宿泊施設の整備といった意見がみられた。

2) 元船広場・プラタナス広場

- 広場を活用してのイベント実施が意見の多く、イベントの稼働率向上に向けて大型テントを設置する意見もあった。
- 加えて、キッチンカー等移動型店舗に活用、宿泊事業の展開などの意見もあった。

3) 付帯事業

- 収益の大きい事業としては、C 棟建替えによる商業施設等の提案がみられたが、そうした条件変更がなければ、収益性の大きな付帯事業は難しいことが想定される。

(9) 懸念事項

- 懸念事項として、ドラゴンプロムナードへのコンテナ等設置の法的課題があげられた。事業実施に向けて、明確化が必要である。
- その他、既存施設の老朽化に係る懸念があげられており、大規模修繕の取り扱いについて整理が必要となる。

(10) 必要資料

- 必要資料としては、既存施設の設計図書など、施設整備に向けた資料の他、駐車場の利用状況の詳細データ等が求められている。
- 現状の駐車場機器では、無料利用がジャーナルに残らないなどの課題があるため、今後利用状況の把握に向けた対応が望まれる。

7. 導入可能性評価

7.1. 事業収支シミュレーション、運営権対価、VFM 検討

表 5.27 に示した事業手法(案)に基づき、事業収支シミュレーションを実施した。

7.1.1. 前提条件の整理

(1) 施設整備費の前提条件

施設整備費の前提条件は、「4.整備・改修計画の検討」より、以下のように設定した。なお、駐車場については、既存駐車場を撤去後、新たに 354 台の駐車場を整備することを想定した。

表 7.1.施設整備費(従来手法想定)の前提条件(4.整備・改修計画の検討より)

項目	数値	単位	備考
施設整備費(Σ①～③)	1,715,500	千円	
①設計費	50,000	千円	
駐車場設計費	25,000	千円	
ドラゴンpromナード設計費	25,000	千円	
②工事監理費	25,500	千円	
駐車場工事監理費	12,500	千円	
ドラゴンpromナード工事監理費	13,000	千円	
③工事費	1,640,000	千円	
駐車場撤去費	75,000	千円	
駐車場整備費	1,000,000	千円	354 台の新設
ドラゴンpromナード撤去費	400,000	千円	
ドラゴンpromナード整備費	165,000	千円	

(2) 維持管理・運営費の前提条件

維持管理・運営費の前提条件は、長崎港ターミナル等の指定管理者の平成 30 年度の損益計算書を基に、駐車場の拡張整備等を反映して整理した。

表 7.2.指定管理者の事業範囲(再掲)

指定管理者の 事業範囲	長崎港ターミナルビル、ターミナルビル駐車場、ドラゴンpromナード、 元船広場(おくんち広場)、プラタナス広場(元船緑地)
----------------	--

表 7.3. 駐車場拡張に伴う収入増加(従来手法想定)の前提条件

項目	数値	単位	備考
①既存立体駐車場駐車台数	254	台	
②拡張台数	100	台	
③拡張率	139.4	%	(①+②)÷①
④増加収入補正率	90	%	拡張することにより稼働率が低下することを想定し、収入を補正
⑤既存料金収入(立体部分)	92,761	千円/年	平成 30 年度指定管理者実績値 ※平面月極除く
⑥拡張後料金収入(立体部分)	116,353	千円/年	⑤×③×④ ※平面月極除く
⑦拡張後料金収入(全体)	127,258	千円/年	⑥+平面月極収入(10,905 千円)

表 7.4. 対象施設の維持管理・運営収支(従来手法想定)の前提条件

項目	現在 ^{注1}	整備後	備考
収入(千円/年)	136,909	193,660	
ターミナルビル利用料金	32,873	32,873	変更なし
駐車場利用料金	103,666	127,258	表 7.3 より
広場利用料金	370	15,370	
支出(千円/年)	77,166	96,870	
人件費	6,000	6,000	変更なし
電気料金(実負担額)	12,410	15,869	駐車場拡張分の増 ^{注2}
上下水道・ガス料金	12,776	12,776	変更なし
植生管理費	500	500	変更なし
施設維持費(修繕費)	7,458	9,537	駐車場拡張分の増 ^{注2}
管理業務委託費	33,882	48,048	駐車場拡張分の増 ^{注3}
通信費	758	758	変更なし
その他の経費	3,382	3,382	変更なし
収支(千円/年)	59,743	78,631	

注 1: 指定管理者の平成 30 年度損益計算書より

注 2: 現在の費用の 2 割を駐車場分として、駐車場拡張率を乗じて算定

注 3: 現在の費用の 3 割を駐車場分として、駐車場拡張率を乗じて算定

(3) 大規模修繕の前提条件

現在想定する事業範囲は、建設後 20 年以上を経過した既存施設を含むため、事業期間内で大規模修繕の必要性が生じることが想定されるが、本検討においては、一旦大規模修繕を含まずに事業性を確認することとした。

(4) 事業期間の前提条件

表 7.5.事業期間等の前提条件

項目	数値	単位	備考
事業期間	17	年	
整備・改修期間	2	年	
設計期間	1	年	
建設期間	1	年	
維持管理・運営期間	15	年	

(5) 税負担の前提条件

表 7.6.税負担の前提条件

項目	数値	単位	備考
法人税	34.26	%	実効税率
法人税(均等割り)	296.5	千円/年	長崎県、長崎市 HP より
消費税	10	%	

(6) 資金調達、SPC 設立等の前提条件

表 7.7.資金調達、SPC 設立等の前提条件

項目	数値	単位	備考
従来手法(公共側の資金調達)			
財源・調達割合	—	—	撤去費は一般財源、その他は起債とした。
起債金利	0.10	%	長崎県公債金利 ^{注1}
民間事業者の資金調達			
資本金	15,000	千円	施設整備費(PFI手法)の約1割
短期借入(建中)金利	1.475	%	短期プライムレート(最頻値)
長期借入(優先ローン)金利	0.6	%	起債金利+0.5% ^{注2}
SPC 設立関連費用	20,300	千円	
SPC設立経費	1,900	千円	登録免許税:資本金の0.7%、 その他定款認証代等
弁護士費用	10,000	千円	融資組成、会社設立
融資関連手数料	7,200	千円	
アップフロントフィー	7,000	千円	融資組成手数料(借入金額の約0.5%)
コミットメントフィー	1,400	千円	融資未実行枠の0.1%
SPC 運営経費	5,000	千円/年	人件費、事務費、会計・税務費等。整備・改修期間中に計上
会計・税務関連費用	1,500	千円/年	維持管理・運営期間中に計上
エージェントフィー	1,000	千円/年	口座管理料。維持管理・運営期間中に計上

注1:長崎県令和元年度公募公債金利(5年物・10年物)から15年物の金利を算定

注2:PPP/PFI手法導入 優先的検討規程策定の手引(平成28年3月 内閣府 民間資金等活用事業推進室)より

(7) 削減率等の前提条件

費用削減率、利用料金収入増加率については、「PPP/PFI 手法導入 優先的検討規程策定の手引(平成 28 年 3 月 内閣府 民間資金等活用事業推進室)」等より以下のように設定した。

表 7.8.削減率等の前提条件

項目	数値	単位	備考
費用削減率			
整備費(設計・建設費)	▲10.0	%	PPP/PFI 手法導入 優先的 検討規程策定の手引より
運営費(運営・維持管理)	▲10.0	%	
利用料金収入増加率(駐車場以外)	10.0	%	
利用料金収入増加率(駐車場)	15.0	%	サウンディング結果より

(8) 割引率の前提条件

VFM の評価、運営権対価の算出等に用いる割引率は、ガイドラインにおいて図 7.1 のように示されている。

本業務においては、公共駐車場のコンセッション方式による運営事業である「みなとみらい公共駐車場運営事業」(概要は表 5.3 参照)を類似事業とし、特定事業選定において示された割引率 4%を用いるものとする。

2-2. 独立採算型の公共施設等運営事業におけるVFMの評価方法

(1) 独立採算型の公共施設等運営事業におけるVFMの算定については、管理者等が実施した場合の純現在価値(以下「NPV」という。)と事業者が実施した場合の純現在価値(以下「NPV'」という。)をそれぞれ以下のような考え方で算定し、 $NPV' - NPV$ がプラスであるか否かを以てVFMの有無を判断するのが望ましい。

- ・ NPV : 対象事業について管理者等が実施した場合に見通されるキャッシュフローベースでの総収入と総支出(設備投資を含み、元利金の償還を含まない)の差分を、当該事業に管理者等が負っているリスクを加味した割引率(①)で現在価値化したもの。
- ・ NPV' : 対象事業について事業者が実施した場合に見通されるキャッシュフローベースでの総収入と総支出(同上)の差分を、当該事業に事業者が負うリスクを加味した割引率(②)で現在価値化したもの。

(2) なお、割引率(①)については、対象事業の類似事業や海外での同種事業における事例から算定するのが望ましく、割引率(②)については割引率(①)で整理したものに加え、マーケットサウンディング等において関心を有する事業者から意見聴取して算出するのが望ましい。

出典: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(平成30年10月18日 内閣府 民間資金等活用事業推進室)

図 7.1.割引率の設定について

表 7.9.割引率の前提条件

項目	数値	単位	備考
割引率	4.00	%	みなとみらい公共駐車場運営事業 特定事業選定より

7.1.2. 事業収支シミュレーション結果

(1) 従来手法及び PFI 手法の事業収支

従来手法と PFI 手法の収支及び PFI 手法の経済指標を以下に示す。

従来手法の収支はマイナスとなった一方で、PFI 手法では単純合計で約 1.1 億円（現在価値 0.7 億円）の黒字となる。

ただし、経済指標をみると、EIRR はマイナスであり、PIRR も 0.21%と非常に低くなっており、現在の想定では PFI 手法でも事業は成り立たないと考えられる。

表 7.10.事業性検討結果

		従来手法	PFI 手法
収入(千円)	単純合計	3,997,065	4,597,843
	現在価値	2,836,102	3,537,639
支出(千円)	単純合計	4,543,726	4,489,599
	現在価値	3,260,795	3,467,865
収支(千円)	単純合計	▲546,661	108,244
	現在価値	▲424,694	69,774

※元利金含む

表 7.11.PFI 手法の経済指標

EIRR	-2.06%
PIRR	0.21%
DSCR	1.06 ^注
LLCR	1.08

注: 事業期間内の最小値

表 7.12.経済指標の説明

項目	説明
EIRR	資本金に対する利回りの指標。資本金と元利返済後キャッシュフローの現在価値の合計とが等しくなるような割引率であり、出資者が期待する利回り以上であることが求められる。
PIRR	プロジェクトの事業採算性指標。初期投資額と元利返済前キャッシュフローの現在価値の合計が等しくなるような割引率であり、資金調達コストを上回る場合、その事業は一定の採算性を持つと判断される。
DSCR	単年毎の融資額の返済能力指標。各年度の元利返済前キャッシュフローが、当該年度の元利返済額の何倍になるかを計算する。1.0 を超えていれば、当該年度の事業から生み出されるキャッシュフローより、元利返済が可能となる。
LLCR	事業期間に渡る融資額の返済能力指標。金融機関等からの借入の全期間にわたる元利返済前キャッシュフローの現在価値が、借入金元本の何倍になるかを計算する。LLCR 算定時に使用する割引率は借入金利とする。

(2) VFM の評価

ガイドラインでは、独立採算型のコンセッション事業におけるVFMの評価方法として、管理者等と民間事業者の純現在価値(NPV)の比較をあげている(図 7.1 参照)。

本事業においては、NPV'が NPV より優位な値となっているが、NPV、NPV'ともマイナスとなっており、独立採算型事業の前提条件を満たしていない。

表 7.13.本事業の NPV と NPV'(元利金の償還除く)

NPV(県が実施した場合の純現在価値)	▲720,814 千円
NPV'(事業者が実施した場合の純現在価値)	▲292,308 千円
NPV' - NPV	428,506 千円

(3) 運営権対価の算定

ガイドラインでは、運営権対価の予定価格等の算出方法を図 7.2 のように示している。本事業では、表 7.13 の NPV、NPV'がともにマイナスとなっているため、事業の実施には公共負担等、何らかの対策が必要と考えられる。

2-3. 運営権対価の予定価格等の算出方法
(1) 公共施設等運営事業において運営権対価等を運営権者から徴収する場合は、8(1)2-2. 又は2-3. で示した方法で算定したNPV'又はNPVを事業者選定プロセスにおける最低価格として設定すること。
(2) 上記(1)で示した方法で計算した場合で、最低価格がマイナスになる場合には、最低価格をゼロとすることが想定される。

出典: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(平成30年10月18日 内閣府 民間資金等活用事業推進室)

図 7.2.運営権対価の予定価格等の算出方法

7.2. 可能性評価、基本スキーム・スケジュール等の整理

7.2.1. 事業手法(案)の課題整理

マーケットサウンディング、事業収支シミュレーション結果等を受け、「5.3.3 事業手法(案)の設定」で設定した事業手法(案)に対する課題等を以下に整理した。

(1) 独立採算の可能性

サウンディング結果、事業収支シミュレーションともに、独立採算型での事業実施は困難との結果であった。これを受け、対応方針としては以下が考えられる。

表 7.14.独立採算が困難なことに対する対応方針

対応方針		内容等
① 県からの費用負担		サウンディング結果からは、6 億円程度の費用負担が想定される。
② 事業範囲の変更	事業性向上	(ア) 元船上屋 C 棟全体を事業範囲とする(上屋の収益:約 5,700 万円(H30))
	事業者の費用負担軽減	(イ) ドラゴンプロムナードのオレンジ球体、屋根材を撤去しない。 (ウ) 既存の駐車場を活用する。

(2) 元船上屋 C 棟の建替えについて

サウンディングでは、物流機能は残しつつ、元船上屋 C 棟全体を建替える案が複数のグループから提案された。建替えに関する課題と対応方針を以下に示す。

表 7.15.元船上屋 C 棟建替えに関する課題と対応方針

課題	<ul style="list-style-type: none"> 元船上屋 C 棟は築 22 年であり、耐用年数が残っている。 早急な物流機能の縮小は困難であり、仮にある程度縮小できた場合でも、部分的な利用では撤去・新設まで含めた独立採算型での対応には懸念がある。 物流機能を残した整備を行うことで、将来的に使い勝手の悪い施設となる恐れがある。
----	---



対応方針	元船上屋 C 棟の建替えは行わない。
------	--------------------

(3) ターミナル駐車場の拡張規模・拡張方法について

サウンディングでは、既存のターミナル駐車場を活用した増設案と、既存駐車場を撤去し、新設する案が示された。それぞれの案について、メリットと課題を整理した。

増設の場合、既存駐車場の安全性に係るリスクが残るため、そのリスク分担について留意が必要であるとともに、安全性を把握するための劣化診断が必要と考えられる。

また、事業期間については、増設は上記リスクを考慮すると、投資回収ができる範囲で短い方が好ましく、新設については、初期投資が増設に比べて大きいため、20年程度の事業期間が必要になると思われる。

表 7.16. 駐車場整備方法の比較

整備方法	メリット	課題
増設 (既存活用)	<ul style="list-style-type: none">撤去がなく、増設規模も新設に比べて小さいため、初期投資を抑制できる。代替駐車場の確保が不要。	<ul style="list-style-type: none">既存駐車場の安全性リスクがある(現時点で耐用年数超過)。増設の敷地が狭く、新設に比べて土地利用効率が落ちる。
新設 (既存撤去)	<ul style="list-style-type: none">既存駐車場の安全性リスクがない。効率的な土地活用が可能。	<ul style="list-style-type: none">新設規模が増設に比べて大きくなり、撤去費も掛かるため、初期投資が増大する。建替え期間の代替駐車場の確保が必要。

(4) ドラゴンプロムナードのオレンジ球体・屋根材について

独立採算型の事業実施が困難なことを受け、ドラゴンプロムナードのオレンジ球体・屋根材を残置する可能性も考慮するため、残置と撤去のメリット・課題について整理を行った。

オレンジ球体等を残置する場合には、駐車場同様に安全性に係るリスクが残るため、そのリスク分担について留意が必要であるとともに、安全性を把握するための劣化診断が必要と考えられる。また、サウンディングで確認された賑わい創出を目的とした民間提案施設は、球体等の残置により実現が不可能となるものがあり、可能なものでも一定の制限を受けることが予想される。

なお、残置する場合でも、安全性確保と利活用に向けて、一定の改修工事は必要と考える。

表 7.17.ドラゴンプロムナードのオレンジ球体・屋根材の残置・撤去の比較

対応	メリット	課題
残置	<ul style="list-style-type: none"> 撤去費が不要。 大規模な改修が無くなり、周辺の交通、岸壁・上屋利用への影響が低減される。 C 棟本体に対する影響が発生しない。 	<ul style="list-style-type: none"> オレンジ球体等の安全性リスクがある。 屋上の利活用範囲が限定され、賑わいの創出が難しい。
撤去	<ul style="list-style-type: none"> 屋上全体を活用した賑わいの創出が期待される。 オレンジ球体等の安全性リスクが解消される。 	<ul style="list-style-type: none"> 多額の撤去費が必要。 撤去時に周辺道路の交通規制、岸壁・上屋の利用制限等が想定される。 撤去により、C 棟本体に影響が出る可能性がある。

(5) 事業期間について

サウンディングでは、20 年以上の事業期間を求める意見が多くみられた。駐車場の新設や付帯施設の整備等、初期投資の大きな提案の場合、投資回収期間が長くなることが主な要因となっている。

一方、既存施設までを事業範囲に含める本事業では、事業期間を長期にすることで、既存施設の安全性リスクが高まることとなる。また、需要変動についても、長期になるほど不確定となり、事業者のリスクとなる。

上記を踏まえた上で、「5.2.3(2)元船地区を取り巻く環境を踏まえた事業期間」で示した元船地区の状況を考慮した事業期間の設定が必要である。

(6) 大規模修繕について

事業期間が 15～20 年と想定した場合、既存施設の築年数を考慮すると、長崎港ターミナル等の大規模修繕が必要と考えられる。

サウンディングでは、事業性が確保されることを前提とした場合、大規模修繕を事業範囲に含んだ方が、効率的な運営が可能となるとの意見がみられた。

本検討では、事業性を確認しつつ、大規模修繕を含めるかどうかの判断を行うものとする。

7.2.2. 事業手法の再検討

(1) 事業手法の前提条件

前項の内容を受け、以下の前提条件に基づき、事業手法の再検討を行った。

なお、元船広場、プラタナス広場については、サウンディング対象者の多くが事業範囲に含める提案であったため、事業手法(案)のとおり含めるものとした。

表 7.18.事業手法再検討の前提条件

事業類型	• 独立採算型
事業範囲検討対象	• 元船上屋 C 棟本体 • ドラゴンプロムナードのオレンジ球体・屋根材 • 長崎港ターミナルの大規模修繕 • ターミナル駐車場の整備方法(下記参照)
ターミナル駐車場の整備方法	• 新設、既存施設を活用した増築の 2 パターンとする。 • 既存施設を活用する場合は、一定の改修を行うものとする。 • 既存施設が残る場合の事業期間は 15 年以内とする。
その他	• ドラゴンプロムナードへのエレベーター等の設置、ドラゴンプロムナードと駐車場をつなぐブリッジ等は任意事業とする。

(2) 事業手法再検討ケースの抽出整理

(1)の前提条件に基づき、事業手法のケースを抽出整理した。

表 7.19.事業手法再検討ケースの抽出整理

	元船上屋 C棟本体	オレンジ球体・ 屋根材	ターミナルの 大規模修繕	ターミナル駐車場の 整備手法	設定理由等
ケース①	含む	撤去	含む	新設	<ul style="list-style-type: none"> 元船上屋 C 棟本体を事業範囲とするパターン 県の収入を民間に移転するため、事業範囲は最大とする。
ケース②	含まない	残置(改修)	含まない	新設	<ul style="list-style-type: none"> 球体等の撤去を行わない場合のパターンの 1 つ(駐車場新設) ターミナルの大規模修繕まで含むことは、事業性的に困難なため除外
ケース③	含まない	残置(改修)	含む	既存+増設	<ul style="list-style-type: none"> 球体等の撤去を行わない場合のパターンの 1 つ(駐車場拡張) ターミナルの大規模修繕まで含むことが事業性的に可能なため、含まないパターンを除外

(3) 事業手法再検討ケースの費用等の前提条件

事業手法再検討にあたり、ドラゴンプロムナードの屋上を改修した場合の費用や元船上屋 C 棟本体の収支、既存施設の大規模修繕費等の前提条件を以下に整理した。

なお、再整理に記載のない条件は、「7.1 事業収支シミュレーション、運営権対価、VFM 検討」に示した条件と同様とする。

表 7.20.施設整備費の前提条件

項目	従来手法 (千円)	PFI手法 (千円)	削減率 (%)	備考	
設計費(駐車場・354台)	25,000	22,500	▲ 10		
設計費(駐車場・100台)	12,000	10,800	▲ 10		
設計費(ドラゴンプロムナード撤去・整備)	25,000	22,500	▲ 10		
設計費(ドラゴンプロムナード改修・整備)	13,000	11,700	▲ 10		
工事監理費(駐車場・354台)	12,500	11,250	▲ 10		
工事監理費(駐車場・100台)	6,000	5,400	▲ 10		
工事監理費(ドラゴンプロムナード撤去・整備)	12,500	11,250	▲ 10		
工事監理費(ドラゴンプロムナード改修・整備)	6,500	5,850	▲ 10		
駐車場撤去費	75,000	67,500	▲ 10	鉄骨造建物の解体撤去単価より。既存図より直接基礎形式(杭基礎なし)	
駐車場整備費(354台)	1,000,000	900,000	▲ 10	354台×20~25㎡/台=約8000㎡	
駐車場整備費(100台)	280,000	252,000	▲ 10	100台×20~25㎡/台=約2250㎡	
撤去	ドラゴンプロムナード撤去費	400,000	360,000	▲ 10	参考見積の平均値
	ドラゴンプロムナード整備費	165,000	148,500	▲ 10	
改修	ドラゴンプロムナード改修費	140,000	126,000	▲ 10	塗装やり替えを想定(壁覆い共) 撤去・整備の7掛け程度
	ドラゴンプロムナード整備費	120,000	108,000	▲ 10	

表 7.21.大規模修繕費の前提条件

項目	従来手法 (千円)	PFI手法 (千円)	削減率 (%)	備考
ターミナル大規模修繕費	220,000	198,000	▲ 10	建築修繕、電気設備修繕更新、機械設備修繕更新
元船上屋C棟大規模修繕費	260,000	234,000	▲ 10	屋上防水改修、外壁改修、設備改修
既存駐車場大規模修繕	70,000	63,000	▲ 10	管制システム更新、外部塗装改修、床改修

表 7.22.収入の前提条件

項目		従来手法 (千円/年)	PFI手法 (千円/年)	増加率 (%)	備考
駐車場	新築(354台)	127,258	146,347	15	従来手法:台数増加率×0.9(現状収入の1.25倍) 増加率:サウンディング結果(10~15%の増) 新築を最大とし、増築は効率が落ちる分、既存のみと同様とした
	増築(254+100台)	127,258	139,984	10	
	既存のみ(254台)	103,666	114,033	10	
広場	ドラゴンpromナード撤去・整備	15,370	16,907	10	サウンディング結果より
	ドラゴンpromナード改修・整備(球体残置)	5,370	5,907	10	上記の1/3とした
ターミナルビル		32,873	36,160	10	指定管理者の損益計算書より
元船上屋C棟		72,309	72,309	0	直営収支状況より

表 7.23.元船上屋 C 棟の維持管理費の前提条件

項目	従来手法 (千円/年)	PFI手法 (千円/年)	削減率 (%)	根拠
元船上屋C棟維持管理費	14,591	13,132	▲ 10	直営収支状況より

表 7.24.金利の前提条件

項目		従来手法 (%)	PFI手法 (%)	官民金利差 (ポイント)	根拠
償還期間	15年	0.10	0.60	0.50	長崎県令和元年度公募公債金利(5年物・10年物)から 各期間の金利を算定
	20年	0.15	0.65	0.50	

(4) 事業手法再検討ケースの整理と評価

以下に、再検討した事業手法とその評価を示す。評価の結果、「ケース③：駐車場増設・オレンジ球体等残置」が最も優位と判断できる。また、地区の賑わい創出効果が大きいケース①について、課題である事業性の不足、事業の長期化解消のため、初期投資コストの縮小(オレンジ球体等を撤去から残置へ)、県の費用負担を行ったケースを「ケース①-1」として設定し、同様に評価を行った。

表 7.25.事業手法再検討ケースの整理と評価

		ケース① (元船上屋 C 棟本体含む)	ケース② (駐車場新設・オレンジ球体等残置)	ケース③ (駐車場増設・オレンジ球体等残置)	ケース①-1 (元船上屋 C 棟本体含む・県の費用負担あり)	
事業 範囲	元船上屋 C 棟本体の管理・運営	含む	含まない	含まない	含む	
	オレンジ球体・屋根材	撤去	残置(改修)	残置(改修)	残置(改修)	
	ターミナル駐車場	新設	新設	既存(改修実施)+増設	新設	
	元船広場、プラタナス広場の管理・運営	含む				
	大規模 修繕	元船上屋 C 棟	含む	含まない	含まない	含む(県が費用負担)
		長崎港ターミナル	含む	含まない	含む	含む(県が費用負担)
		ターミナル駐車場(既存)	含まない(新設)	含まない(新設)	含む	含まない(新設)
ターミナル駐車場(既存)の撤去	含む	含む	含まない(既存活用)	含む(県が費用負担)		
事業期間	22年 (設計・建設・撤去2年、管理・運営20年)	22年 (設計・建設2年、管理・運営20年)	管理・運営15年 (期間内で駐車場増設、球体等改修)	管理・運営15年 (期間内に駐車場新設、球体等改修)		
PIRR	4.07%	3.11%	6.50%	5.98%		
VFM	あり	NPV, NPV'ともマイナス	あり	あり		
想定運営権対価 ^注	0.6億円	0円	1.2億円	1.6億円		
将来的な開発への対応	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場を新設することで、20年以上は駐車場敷地部分の変更が難しい(投資回収期間が必要)。 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場を新設することで、20年以上は駐車場敷地部分の変更が難しい(投資回収期間が必要)。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存駐車場を活用して初期投資を抑制するため、新設に比べて事業期間を短く設定でき、将来開発への対応に優位。 将来開発計画が15年以内にまとまらない場合、増設分は延長して使用することも可能だが、容量が十分かは民間提案の規模や将来の需要による。 	<ul style="list-style-type: none"> 県の費用負担により事業期間を短く設定でき、将来開発への対応に優位。 将来開発計画が15年以内にまとまらない場合、新設駐車場は延長して使用することも可能。 		
賑わい創出への影響	<ul style="list-style-type: none"> 球体等撤去により、屋上全体を活用した賑わいの創出が期待される(サウンディング時の民間提案が実現可能)。 駐車場を新規整備とすることで、民間事業者の付帯事業の実施が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 屋上の利活用範囲が限定され、賑わいの創出が難しい(民間提案の実現は限定される)。 駐車場を新規整備とすることで、民間事業者の付帯事業の実施が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 屋上の利活用範囲が限定され、賑わいの創出が難しい(民間提案の実現は限定される)。 駐車場の拡張整備の範囲・規模が限定的なため、民間事業者の付帯事業の実施が難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 屋上の利活用範囲が限定され、賑わいの創出が難しい(民間提案の実現は限定される)。 駐車場を新規整備とすることで、民間事業者の付帯事業の実施が期待できる。 		
県の収支	<ul style="list-style-type: none"> 運営権対価が得られる一方で、現在受け取っている指定管理者からの納付金を失う。 元船上屋 C 棟の収入を失う。 	<ul style="list-style-type: none"> 指定管理者からの納付金を失うが、運営権対価は得られない。 長崎港ターミナルの大規模修繕については、別途の対応が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営権対価が得られる一方で、現在受け取っている指定管理者からの納付金を失う。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営権対価が得られる一方で、現在受け取っている指定管理者からの納付金を失う。 元船上屋 C 棟の収入を失う他、大規模修繕等に費用負担が必要。 		
その他の課題	<ul style="list-style-type: none"> 球体等撤去時の交通規制等が発生する。 駐車場建替え期間の代替駐車場の確保が必要。 事業期間が長く、需要変動リスクが増大する。 	<ul style="list-style-type: none"> オレンジ球体等の安全性リスクがある。 駐車場建替え期間の代替駐車場の確保が必要。 事業期間が長く、需要変動リスクが増大する。 	<ul style="list-style-type: none"> オレンジ球体等の安全性リスクがある。 既存駐車場の安全性リスクがある(現時点で耐用年数超過)。 	<ul style="list-style-type: none"> オレンジ球体等の安全性リスクがある。 駐車場建替え期間の代替駐車場の確保が必要。 		
総合評価 (検討優先順位)	<ul style="list-style-type: none"> ドラゴンpromナードの整備の他、駐車場新設による賑わい創出効果が期待できるが、事業性が十分ではない。 県の収入減少、事業の長期化、代替駐車場の確保、球体等撤去時の交通規制等の課題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業性が十分でなく、事業の長期化、代替駐車場の確保等の課題がある。 ターミナルの大規模修繕に別途県の支出が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ターミナル大規模修繕に加え、駐車場容量を増強した上で事業性を確保できる。 既存駐車場を延命することで、15年後の状況に適した再整備が可能。 賑わい創出が他案に比べて劣り、民間の工夫の余地が小さいため、費用対効果は低いことが課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場新設に伴う民間の工夫の余地が大きく、地区の賑わい創出効果が期待できる。 既存駐車場の安全性リスクを解消するとともに、土地利用効率の高い施設整備が可能となる。 県の費用負担が大きいことが課題 		
		△(2)	×(3)	○(1)	○(1)	

注:NPV'の値を設定。NPV'がマイナスの場合は0円とした。

表 7.26.事業手法再検討ケースの事業性検討結果

		ケース①		ケース②		ケース③		ケース①-1	
		従来手法	PFI手法	従来手法	PFI手法	従来手法	PFI手法	従来手法	PFI手法
収支(千円) ※元利金含む	単純合計	512,294	909,508	-37,569	482,107	141,218	372,294	-176,479	662,105
	現在価値	50,547	556,454	-81,617	300,102	22,948	249,908	-257,379	435,497
NPV、NPV'(千円)		-278,684	57,104	-433,285	-44,591	-62,314	120,386	-486,260	162,342
経済指標 (民間)	EIRR		9.09%		6.93%		14.97%		11.69%
	PIRR		4.07%		3.11%		6.50%		5.98%
	LLCR		1.28		1.39		1.43		1.74
	DSCR		1.09		1.09		1.52		1.60

※割引率:4%

7.2.3. 基本スキームの決定

本導入可能性調査における基本スキームは、「7.2.2(4) 事業手法再検討ケースの整理と評価」より、「ケース③: 駐車場増設・オレンジ球体等残置」を選定するとともに、地区の賑わい創出効果を考慮し、「ケース①-1: 元船上屋 C 棟本体含む・県の費用負担あり」も基本スキームとして、今後も引き続き検討を進めるものとした。

ただし、ケース③においては賑わい創出効果が小さい、ケース①-1においては県の費用負担が大きくなるといった課題があること、また、マーケットサウンディングではより長期的な事業や事業範囲の拡大を求める意見も多く挙げられたことから、長期的な望ましい姿として設定した地区全体の再編・再開発を早期に実施することも含めて検討し、事業内容を決定する必要がある。

また、上記基本スキームの採用に際しては、マーケットサウンディングの結果を受けて事業内容の見直しを行っているため、再度ヒアリング等を実施することが望ましい。

なお、運営権対価の予定価格については、表 7.26 に示す NPV、NPV'より、ケース①-1 で 0 円～1.6 億円、ケース③で 0 円～1.2 億円の間で定めることが考えられる。

表 7.27.本事業の基本スキーム(ケース①-1)

事業手法	PFI方式	
事業方式	コンセッション方式(指定管理者併用)	
事業期間	15年	
事業類型	混合型(駐車場撤去費及び長崎港ターミナル、元船上屋C棟の大規模修繕費用を県が負担)	
対象施設と事業範囲	ドラゴンプロムナード	改修整備、維持管理・運営
	駐車場	既存駐車場撤去(県費用負担)、新設(最低354台)、維持管理・運営
	長崎港ターミナル	維持管理・運営、大規模修繕(県費用負担)
	元船広場	維持管理・運営
	プラタナス広場	維持管理・運営
	元船上屋C棟	維持管理・運営、大規模修繕(県費用負担)
	その他	付帯事業(民間提案)
事業者の収入	駐車場利用料金収入、長崎港ターミナルテナント(使用料)収入、ドラゴンプロムナード・広場使用料収入、付帯事業収入	
その他	駐車場整備、ドラゴンプロムナード改修整備は、運営権設定期間中の実施を想定	
事業スキーム		

表 7.28.本事業の基本スキーム(ケース③)

事業手法	PFI方式	
事業方式	コンセッション方式(指定管理者併用)	
事業期間	15年	
事業類型	独立採算型(駐車場拡張整備費等の更新投資を、運営権設定施設の収入で回収)	
対象施設と事業範囲	ドラゴンpromナード	改修整備、維持管理・運営
	駐車場	既存駐車場の大規模修繕+拡張整備(最低100台の追加)、維持管理・運営
	長崎港ターミナル	維持管理・運営、大規模修繕
	元船広場	維持管理・運営
	プラタナス広場	維持管理・運営
	その他	付帯事業(民間提案)
事業者の収入	駐車場利用料金収入、長崎港ターミナルテナント(使用料)収入、ドラゴンpromナード・広場使用料収入、付帯事業収入	
その他	駐車場整備、ドラゴンpromナード改修整備は、運営権設定期間中の実施を想定	
事業スキーム図		

7.2.4. 総合評価

本事業へのPFI導入の可能性について、以下の6点から総合的に判断した。

(1) 制度上の課題の有無

港湾施設におけるコンセッション方式の導入については、現時点で事例のない事業である。ただし、内閣府が策定する、「PPP/PFI 推進アクションプラン」においては、平成 29 年の改定より、「クルーズ船向け旅客ターミナル施設」がコンセッション事業等の重点分野としてあげられており、福岡市において博多港クルーズターミナルへの導入検討が進められている。また、対馬市においても、比田勝港国際ターミナルにおいて、コンセッション方式を中心に、PPP/PFI 手法の導入可能性検討が行われているところである。

本業務において、コンセッション方式の導入に明確な法的課題は見当たらず、指定管理者制度の併用により、各施設の運営・維持管理は問題なく実施できると考えられる。なお、今後、法改正が進むことで、運営権の設定のみで、対象の公共施設等を特定の第三者に利用させる仕組みが構築されることも予想される(図 2.24 参照)。

また、本業務で実施したマーケットサウンディングにおいても、事業者の多くから、コンセッション方式の導入について問題ないとの回答を得ている。

(2) 県及び地区の方針への寄与

元船地区は、長崎市・長崎県の計画である、「『長崎市中央部・臨海地域』都市・居住環境整備計画」において、「海の玄関口拠点」と位置づけられており、「離島との利便性を強化し、交流人口の拡大を図る」とされている。

本事業は、ドラゴンプロムナードの改修による賑わいの創出に加え、元船地区に複数ある港湾施設について、民間のノウハウを活用した面的管理を導入することで、上記目的の実現に寄与することが想定される。

(3) サービス水準の向上と県の管理負担の軽減

旅客ターミナルや駐車場の整備、管理運営に係る業務(施設等の設計・建設から維持管理、運営に至る業務)は、民間事業者でも対応可能なものであり、余剰空間等を活用した収益事業は、公共より民間が得意とするところである。よって、本事業に PFI 手法を導入することによって、広く民間の技術的・経営ノウハウを活用することが期待できる。

また、PFI 手法の場合、性能発注の考え方にに基づき、各業務が包括的に、複数年度にわたる長期契約の形態で発注されることから、民間事業者の複数業務の相互の関連性や長期の事業期間を視野に入れた創意工夫(例、維持管理・運営のしやすい施設計画の実現、業務間の隙間や無駄の排除による効率的な運営(配置人員の適正化・効率化)、長期的な施設利用を見据えた建築資材の選定など)が期待され、それらによるサービス水準の向上が見込まれる。

更に、県と事業者との間で締結する実施契約において、各種業務が長期包括的に規定され、港湾施設使用者との調整も事業者(運営権者)が実施することとなるため、県の管理負担が軽減される。

(4) 事業リスクの民間移転

従来手法では、事業の実施に伴うリスクは基本的に公共が負担してきたが、PFI 手法では、事業期間中に発生する可能性のあるリスクを、事業契約締結の時点で詳細に明確化した上で、リスクの一部を民間に移転することになる。公共と民間との間で適切にリスクを分担し、追加的な支出を未然に防ぐことで、結果的に VFM の向上が図られる。

本事業においても、複数の港湾施設の整備、維持管理・運営等に係る多くの業務を長期包括的に事業者委ねることにより、例えば、施設の修繕リスク(将来的な修繕費の増加リスク)や需要リスクを事業者に移転し、公共側の追加的な支出や想定外の収入損失を抑制することなどにより、VFM の向上が図られると考えられる。

(5) 民間事業者の参画

「6.マーケットサウンディングの実施」に示すとおり、マーケットサウンディングでは、本事業に対して7グループからの関心が確認された。

事業性に係る課題は確認されたものの、本業務で事業性改善に向けた基本スキームを整理しており、今後、事業者の意向と公募条件の精査を進めることで、民間事業者の参画は確保できるものと思われる。

(6) 民間事業者の事業性

表 7.26 で示したとおり、基本スキームとして選定した、「ケース①-1:元船上屋 C 棟本体含む・県の費用負担あり」、「ケース③:駐車場増設・オレンジ球体等残置」では、一定の事業性が確認された。

コンセッション方式による事業実施の場合、運営権対価をどの程度求めるかで、民間事業者の事業性は変動するため、今後、事業者の意向と公募条件の精査を進め、適切な水準の運営権対価を設定することで、民間事業者の事業性は確保されることが考えられる。

(7) 総合評価

以上の6点から、本事業にPFI手法を導入することは有効である。

7.2.5. 事業スケジュールの整理

「7.2.3.基本スキームの決定」で選定した基本スキームに基づき実施する場合を想定し、本事業の今後のスケジュールを整理した。

現在目標としている、現指定管理期間終了にあわせた令和4年度からの事業開始を想定した場合、来年度末には本事業の実施方針条例を制定し、再来年度早々には事業者選定に着手する必要がある。

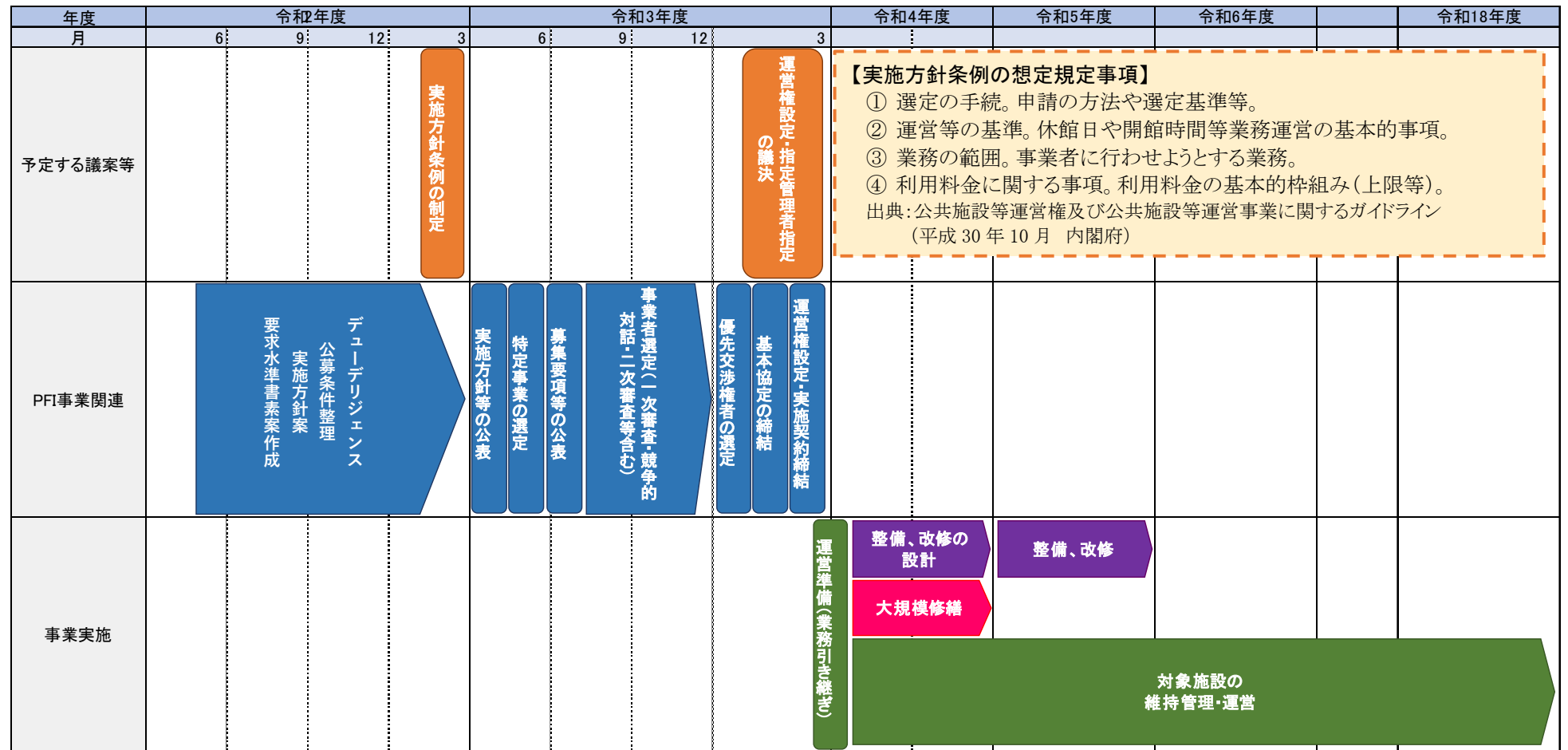


図 7.3.本事業の想定スケジュール

7.2.6. その他課題の整理

(1) 既存施設の状態把握・公開資料の準備

本事業は、既存施設を含んだ面的な管理・運営方式の導入を目指したものであり、事業者公募時には、既存施設の状態をできる限り詳細に明示することが、官民お互いのリスク低減や事業性向上に向けて重要な要素となる。既存施設の状態が不明確な状態では、事業者は事業リスクを正確に把握できず、事業への参画意欲の低下につながる懸念される。

ガイドラインにおいても、コンセッション方式による事業者公募に向けた情報開示の可能性として、専門家によるエンジニアリングレポート作成など、ベンダーデューデリジェンスの実施について言及されている。

また、「下水道事業における公共施設等運営事業等の実施に関するガイドライン(平成31年3月国土交通省水管理・国土保全局下水道部)」では、民間事業者が行うデューデリジェンスに向けて、管理者が公表することが想定される資料を、表7.29のように整理している。

本事業においては、これらの内容を踏まえつつ、事業の特性も考慮した資料の作成・整理ができるよう、来年度以降の準備が望まれる。

表 7.29.デューデリジェンスのために公表することが想定される項目

大項目	中項目	内容
財務諸表	公営企業会計適用の場合	損益計算書、貸借対照表、収益費用明細書、固定資産明細書、企業債明細書（遡れる限り過去からの情報を提供）
	（公営企業会計非適用の場合）	歳入歳出決算書、歳入歳出決算事項別明細書(実質収支に関する調査、財産に関する調査)（遡れる限り過去からの情報を提供）
	その他	財務諸表に記載のない詳細な情報（設備投資額の推移など）
設計・竣工の状況	設計・竣工図書	土木：構造図、配筋図、仮設図、構造計算書、数量計算書など 建築：意匠図、構造計算書、数量計算書など 機械：フロー図、平面図、断面図、設計計算書など 電気：単線結線図、システム構成図、計装フロー図など
維持管理状況	維持管理年報	処理水・汚泥量等、水質検査結果等、揚水量実績等、管路管理実績（遡れる限り過去からの情報を提供）、特定施設（特定事業所）の状況
施設情報	施設台帳	土木・建築施設の詳細な情報（竣工年、更新年、面積、取得価格、耐用年数、簿価、建設改良費・維持修繕費の推移、位置図、写真、長寿命化計画資料など） 機械電気設備詳細（竣工年、更新年、面積、取得価格、耐用年数、簿価、建設改良費・維持修繕費の推移、位置図、写真、長寿命化計画資料など）
	管路台帳	管路平面図、施設情報（設置年、スパン長、管径、材質、土被り等） 維持管理履歴（点検周期、点検内容、修繕履歴、管路内調査結果、長寿命化計画資料など）、TV調査資料など
法務	管理者の契約関係	管理者が第三者と締結している契約等の内容

出典：下水道事業における公共施設等運営事業等の実施に関するガイドライン(平成31年3月 国土交通省水管理・国土保全局下水道部)

(2) ターミナル駐車場の利用状況把握

ターミナル駐車場の利用状況については、本業務において、駐車場機器のデータ等から一定の把握を行うとともに、アンケート調査、満空状況調査などによる把握も実施した。

ただし、駐車場機器から出力される集計データは、一定期間のまとまったデータであること、車両1台毎の利用状況が記録されるジャーナルデータでは、1時間以内の無料出庫車両の記録が残らないこと等の問題があり、詳細な利用状況の把握はできていない状況である。

本業務で実施したマーケットサウンディングでは、事業応募に向けた事業性検討のため、本事業の収入の主な部分を占める駐車場の利用状況について、詳細データの提供が求められている。そのため、今後の事業実施に向けては、駐車場の詳細な利用状況把握手段の検討と対応が望まれる。

(3) 民間事業者の意向の精査

本業務では、ドラゴンプロムナードのオレンジ球体・屋根材の撤去を前提にマーケットサウンディングを実施し、その結果、提示条件では独立採算型の事業実施が難しいことから、オレンジ球体等の取り扱いを撤去から残置(改修)に変更している。

残置により初期コストの低減が図れることは、概算事業費の算定結果から一定の把握はできているが、残置により生じるリスクや、提案時に想定していた収益事業の実現性について、再度事業者を確認を行い、事業実現性の精査を行うことが必要である。

(4) 事業収支の精査と運営権対価の設定

本業務では、概算事業費やマーケットサウンディングによって得られた事業収入を基に、事業収支を概算している。今後は、(3)の結果も踏まえた事業収支の精査を行うとともに、その結果に基づく運営権対価の設定が必要となる。

(5) 資金調達の可能性確認

本業務で実施したマーケットサウンディングにおいて、一部の事業者から、想定する事業条件での金融機関からの資金調達は困難との指摘があった。事業実施に向けては、多くの事業者が金融機関からの資金調達を想定することが考えられるため、その可能性については、金融機関へのヒアリングを実施するなど、長崎県側からも確認しておくことが必要と考えられる。

(6) 元船広場における減免事業の取り扱い

現在の元船広場は、公共性のある事業については、減免対象として使用料を徴収しない仕組みとなっている。本事業では、元船広場も事業範囲として含めることを想定しているため、事業実施に向けては、減免事業の取り扱い(対象の定義、頻度、無料使用の継続の是非等)を検討・整理することが必要である。

(7) 地区全体の再開発

本業務で実施したマーケットサウンディングにおいて、元船上屋C棟の建替えや地区全体の再開発、現設定より長期の事業期間を望む意見も確認された。今回設定した基本スキームでは、短期的事業を念頭に、現利用者との調整、代替施設の整備等に時間を要するものとして、元船上屋C棟の撤去は対象外としている(表 7.15 参照)。

しかしながら、基本スキームにおいても課題があることや、上記のようなマーケットサウンディングの結果を踏まえ、長期的な事業として想定していた地区全体の再開発の早期実施も含め、検討を進めていく必要がある。

(8) バス乗降場の確保、代替駐車場の確保

駐車場の拡張整備については、現在のバス乗降場を別地点へ移転し、現乗降場も含めた範囲で立体駐車場を整備することを想定している。バス乗降場の移転先としては、長崎港ターミナルの南側が1つの候補地と考えられるが、南側へのバス進入に向けては、航路利用者のための屋根付き通路やボーディングブリッジが障害となる可能性があることに留意が必要である。

また、駐車場の整備方法を、既存撤去・建替えまで可とする場合には、駐車場整備時の代替駐車場の確保が必要となる。



図 7.4.バス乗降場の移転候補地と支障物件

(9) ドラゴンプロムナード屋上への施設設置の可能性

「4.1.2(1)ドラゴンプロムナードでの増築時の制約条件」に示したように、ドラゴンプロムナード屋上での施設整備には、多くの制約条件がある。一方、マーケットサウンディングによる民間提案では、建物の増築はせず、コンテナハウスのようなものを、屋上に設置する提案が複数みられた。

ドラゴンプロムナードの活用方法については、オレンジ球体等を残置としたことで提案内容そのものが変更となる可能性もあるが、活用方法の1つとして、そうした施設設置の可能性について、担当部局等との協議・確認が必要である。

(10) 物流機能移転に向けた上屋使用者等との調整

本業務では、元船地区の望ましい姿を、「観光客や市民、航路利用者が集う人流・交流拠点」とし、物流機能については、本事業終了時期程度を目途に、他地区への移転を想定している。

今後は、物流機能の移転先確保はもちろんのこと、現在上屋・岸壁等を使用している事業者に対し、将来的な移転を見据えた協議・調整を行っていくことが必要となる。

(11) 車線運用変更による交通影響の検討

本業務では、地区内の交通量調査結果に基づき、地区内車線運用の検討を行った。本検討においては、車線運用を変更した場合でも、地区内交通に大きな問題はない結果であったが、地区の流出入口である信号交差点や、主要渋滞箇所である元船町交差点への影響は未検討である。

今後、地区の開発を進めるにあたっては、上記地区外までの影響も考慮した車線運用検討を実施することが望ましい。また、車線運用変更時のマイクロな影響検討として、交通流シミュレーションを実施することも有効と考えられる。



図 7.5.主要渋滞箇所図(左)と交通流シミュレーションの例(右)