

那覇港国際クルーズ拠点整備事業

国土交通省 港湾局

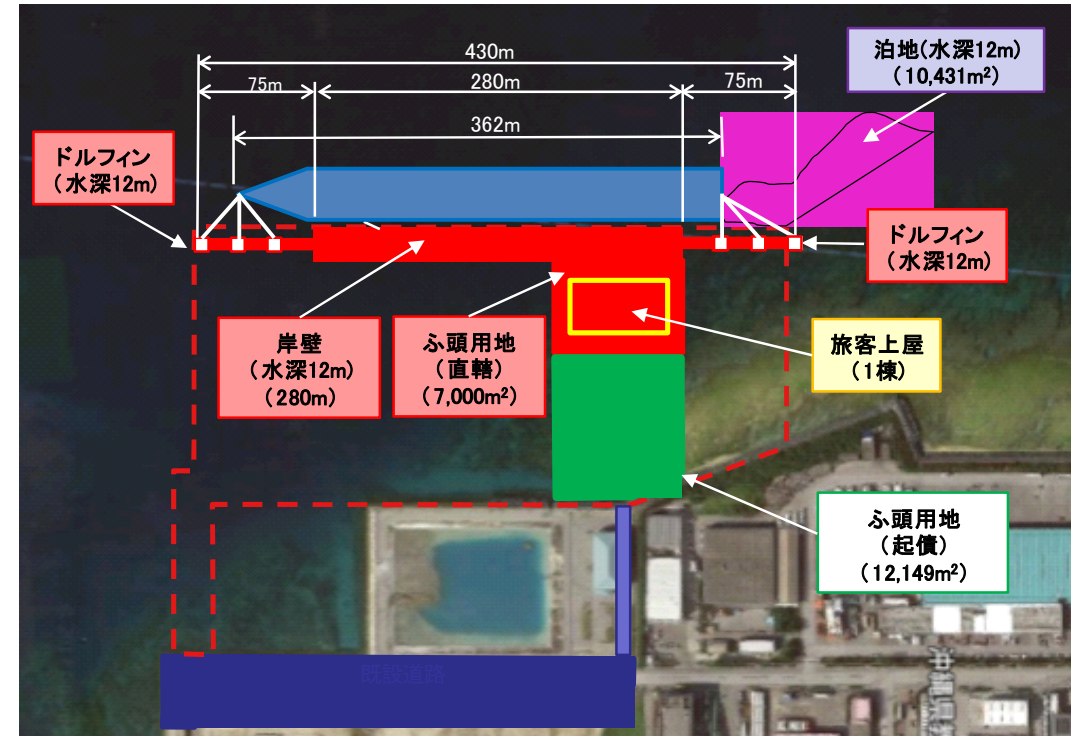
【事業の目的】

国際クルーズ拠点の形成に伴う外航クルーズ船の寄港増加に対応するため、那覇港新港地区において、旅客船ターミナルの整備を行う。

【事業の概要】

- ・整備施設：岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、ふ頭用地、旅客上屋
- ・事業期間：平成31年度～平成33年
- ・事業費：110億円(うち港湾整備事業費：96億円)

《位置図》



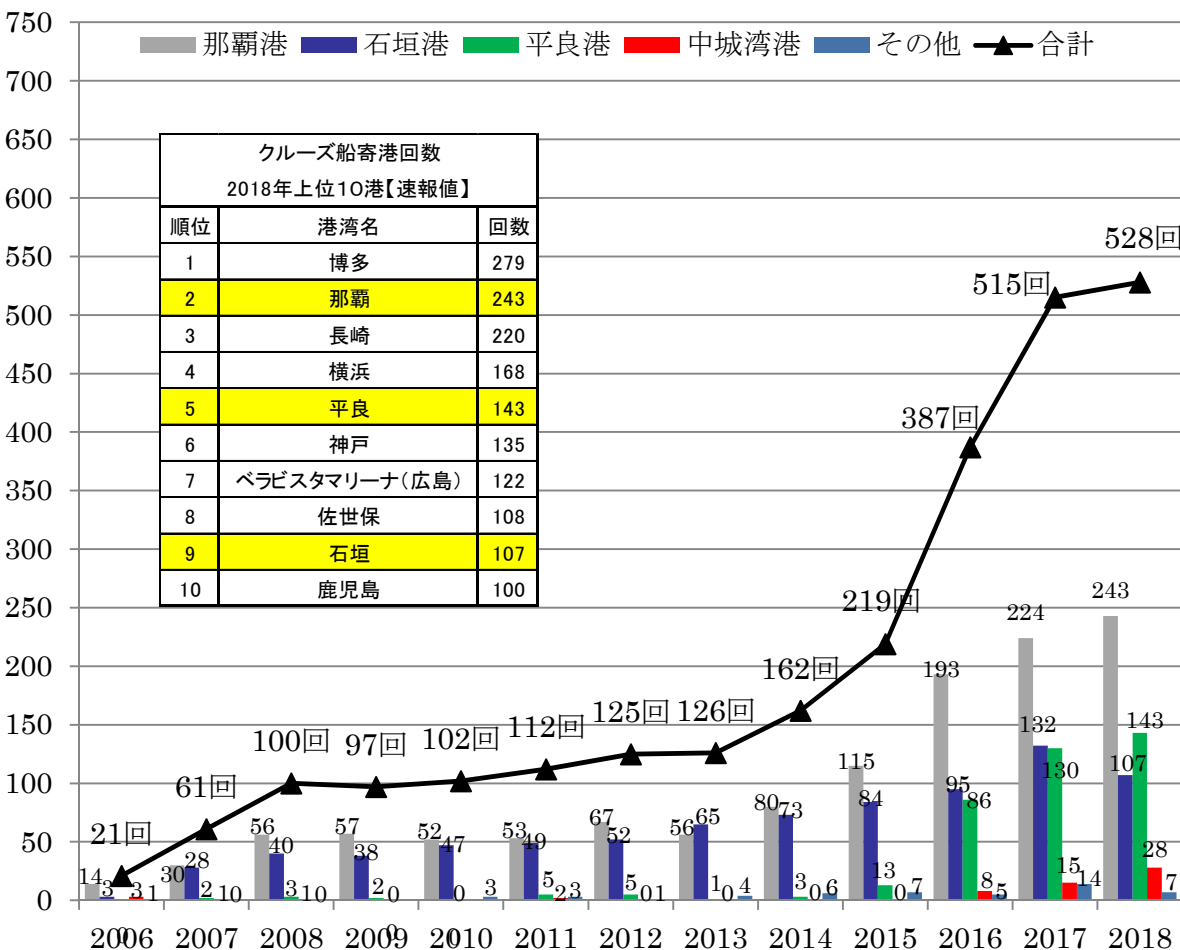
《整備スケジュール》

港名	地区名	事業区分	施設名	全体数量	単位	H31年度	H32年度	H33年度	H34年度	備考
那覇	新港ふ頭	直轄	岸壁(水深12m)	430	m					
			泊地(水深12m)	10,431	m ²					
			埠頭用地	7,000	m ²					
		起債	ふ頭用地	12,149	m ²					供 用 開 始
		民間	旅客上屋	1.0	棟					

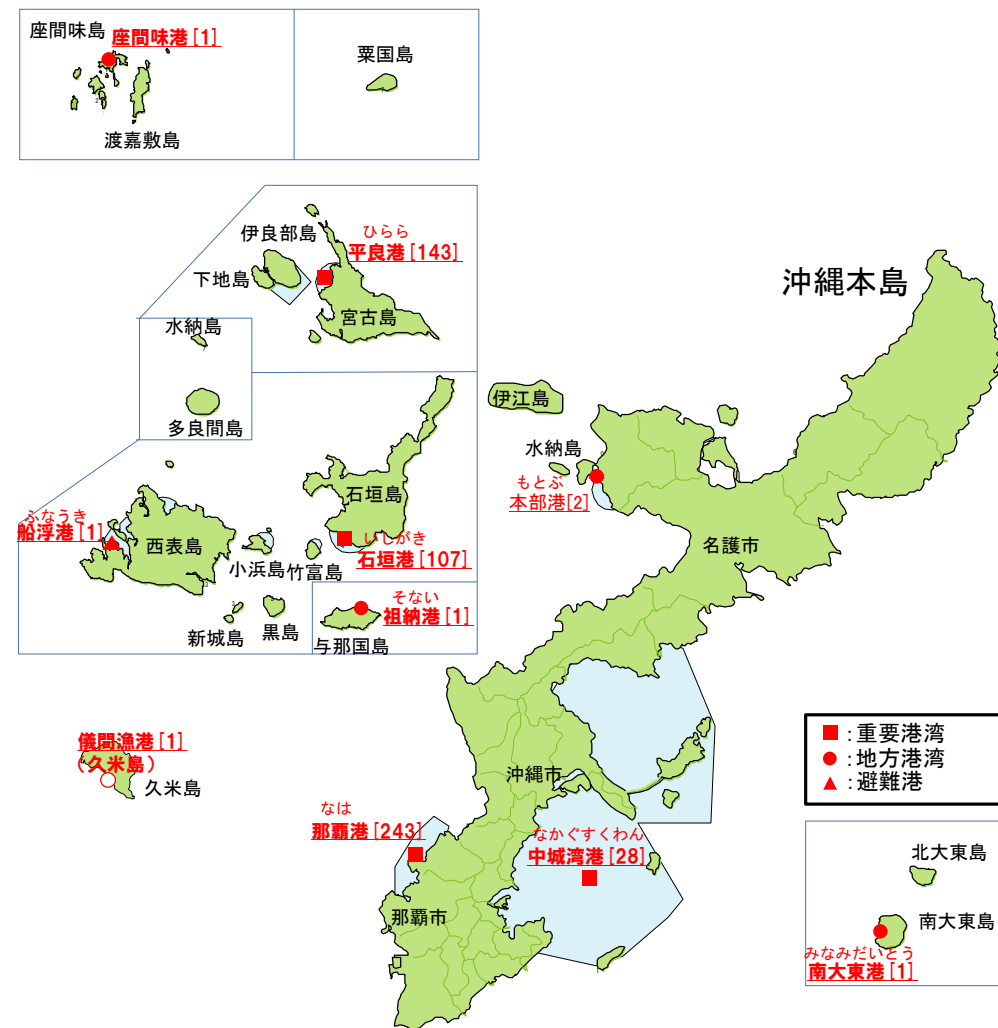
沖縄圏域のクルーズ船の寄港動向

- ・ 沖縄へのクルーズ船の寄港回数は2017年に515回と過去最多を記録し、都道府県別では全国1位。2018年の寄港数も前年度より13回増加している。
- ・ 2018年のクルーズ船寄港回数において、上位10港に沖縄県の港湾が3港ランクインしている。

【沖縄へのクルーズ船の寄港回数の推移】



【2018年における港別のクルーズ船寄港実績回数】



※2019年1月15日時点。天候等により変更の可能性がある。

※港湾管理者(沖縄県、那覇港管理組合、宮古島市、石垣市)からのヒアリングに基づき沖縄総合事務局が作成。

那覇港の概要（クルーズ関連）

- ・ 那覇港では、泊8号岸壁が暫定供用した平成22年度以降、クルーズ寄港が急激に増加している（平成30年実績243回）。
- ・ 那覇港は、クルーズ市場の成長著しい中国・台湾などから、沖縄本島と先島（平良港、石垣港）又は九州に寄港する3～4日間のショートクルーズの寄港地として高く評価されている。
- ・ 那覇港に寄港したクルーズ船のうち10万トン級以上の船舶の割合は、2016年（H28）は33%、2017年（H29）は49%と、大型化が急速に進行している。

【台湾（基隆）発着航路の例】



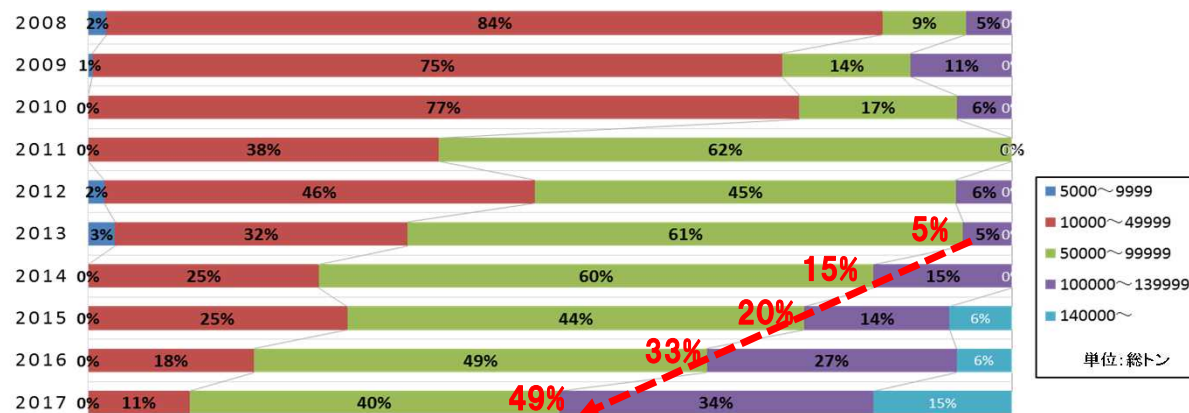
SAPPHIRE PRINCESS	
総トン数	115,875 G.T
船長	290.00m
喫水	8.6m

【スケジュール例】

- ・ 基隆(0)→先島(1)→先島(2)→**沖縄本島(3)**→基隆(4)
- ・ 基隆(0)→**沖縄本島(1)**→先島(2)→基隆(3)



【那覇港に寄港したクルーズ船 トン階級別割合の推移】



【那覇港に寄港した10万トン級以上のクルーズ船】

オペーション・オブ・ザ・シーズ
 総トン数: 168,666トン
 全長348m
 旅客定員: 4,180人

クアンタム・オブ・ザ・シーズ
 総トン数: 168,666トン
 全長347m
 旅客定員: 4,180人

ノルウェー جان・ジョイ
 総トン数: 167,725トン
 全長333m
 旅客定員: 3,802人



応募者	那覇港管理組合、MSCクルーズ (MSC社)、ロイヤル・カリビアン・クルーズ (RCL社)
国際クルーズ拠点形成の目標	東洋のカリブ構想の実現に向け、那覇港発着のフライ&クルーズの推進など国際クルーズの拠点化を図ることにより、質の高い世界水準の国際観光リゾート地の実現を目指す
寄港回数目標	運用開始年 (2022年) : 108回 目標年 (2030年) : 205回

係留施設の利用に関する考え方

・MSC社・RCL社は旅客施設の整備・所有をすることにより、クルーズ船専用岸壁について、優先的な利用を認める。

優先的な利用予約できる日数：毎年最大250日

優先的な利用予約の存続期間：30年間

優先的な利用予約の実施時期：

係留施設を利用する日の前々年の1月1日から同年6月30日までの間に、係留施設の利用予約を行い、確定させる。

・係留施設を利用する日の前々年の7月1日以降の利用予約については、MSC社及びRCL社と他のクルーズ船社を平等に取り扱う。

■新港ふ頭地区

○MSC社・RCL社が、東アジアのクルーズ拠点として優先的に使用予定。

◆新港地区12~13号岸壁

(22万トン級 (計画))

◆旅客ターミナルビル<MSC社・RCL社>

○MSC社・RCL社がCIQホール、待合所、商業施設、観光案内所等を有する旅客ターミナルビルを整備



オアシス・オブ・ザ・シーズ

(22万トン級、全長360m
乗客定員5,484人)



MSCスプレディダ

(13万トン級、全長333m
乗客定員3,274人)

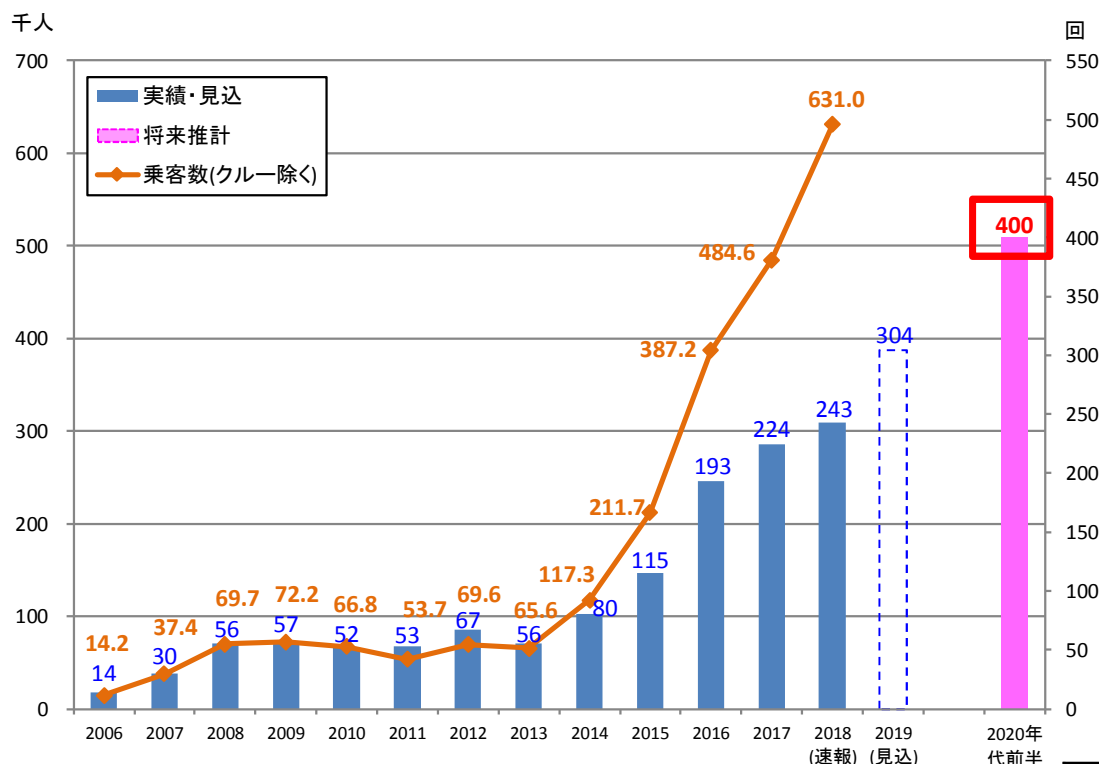
■泊ふ頭地区

◆泊ふ頭8号岸壁 (既設)

事業の必要性・緊急性

- ・世界のクルーズ需要は近年急速に増加中である。特にアジアのクルーズ人口の増加が著しく、将来的にも更なる増加が見込まれる。
- ・そのような状況下、那覇港における2020年代前半のクルーズ需要は、実績及びヒアリングに基づく推計では400回/年となる。
- ・現在の那覇港のクルーズ船受入可能隻数は、クルーズ専用バースである泊8号岸壁で255回/年、貨物バースである新港9号岸壁で110回/年であり、需要400回に対して35回不足しており、早期のクルーズ専用バース整備が必要である。

【那覇港のクルーズ船寄港隻数の将来推計】



※2019年1月15日時点の予約状況

【那覇港のクルーズ船受入岸壁の配置状況】



【那覇港のクルーズ船受入可能回数の設定】

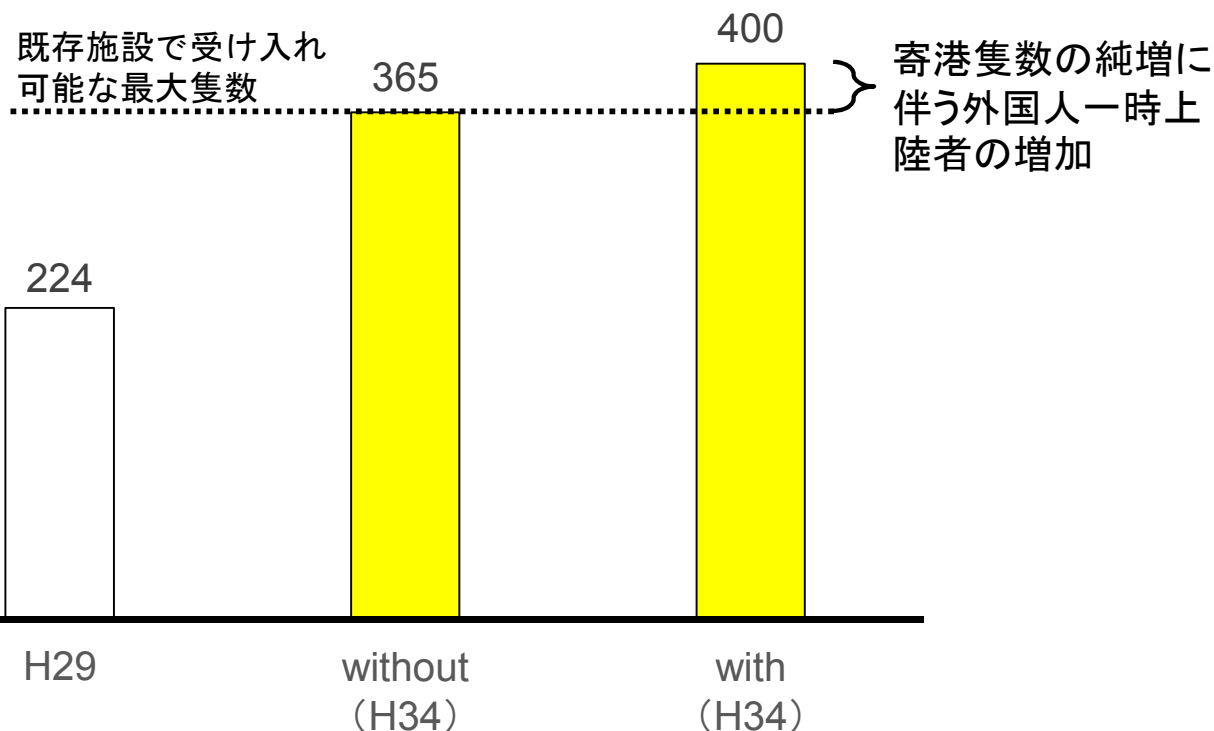
	受入可能回数	稼働率70%を考慮した場合
泊8号岸壁	365	255
新港9号岸壁	156	110

現状施設では需要400回に対して35回分が不足
 $400 - (255 + 110) = 35$

- ・博多港中央埠頭5号岸壁の実績より年平均稼働率70%とする
- ・新港9号岸壁(貨物バース)の寄港可能日は3回/週である

- ・事業を実施する場合（with時）の年間寄港隻数は、各船社からのヒアリング結果や実績をもとに設定。
- ・事業を実施しない場合（without時）の年間寄港隻数は、既存施設で受け入れが可能な最大隻数を設定。
- ・上記を基に、事業実施による寄港隻数の純増及び大型クルーズ船への対応が可能となることに伴う外国人一時上陸者の増分を算出し、外国人一時上陸者の増加に伴う外航クルーズ船の入港による国際観光純収入の増加を便益として計上する。

＜年間寄港隻数＞



Withoutの場合、クルーズ船は泊ふ頭旅客船ターミナル（泊8号岸壁）及び新港9号岸壁を利用する。年間平均稼働率7割とすると、各施設における年間寄港可能回数は、泊8号岸壁が255回/年、新港9号岸壁はテナ船利用が4回/週であるため、110回/年に限られる。そのため、クルーズ需要400回/年に対して35回/年が受入不可となる。

Withの場合、新たに新港ふ頭地区にクルーズ専用バースを整備することで、受入不可であった35回/年のクルーズ船寄港が可能となり、クルーズ需要400回/年全ての受入が可能となる。

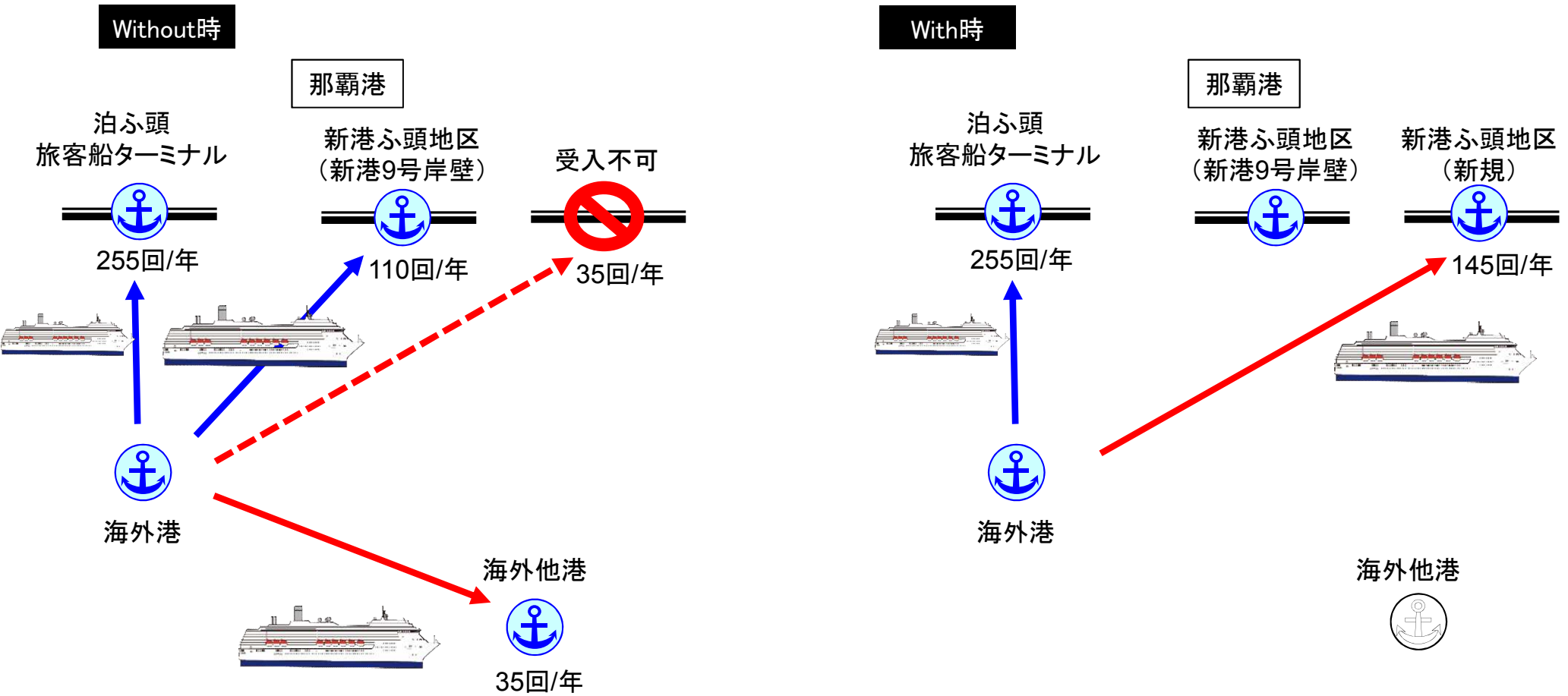
（岸壁をクルーズ船用に物理的に使用できる日数は泊ふ頭では年間365日・新港9号岸壁では年間157日だが、クルーズの寄港は前後の寄港地のスケジュール等を考慮した上で決定されるもの。クルーズ船寄港に対するお断り回数が非常に多い港においても年間の利用は約7割となっていることから、年間稼働率7割と設定。）

寄港隻数純増への対応が可能になることに伴う訪日外国人一時上陸者の増分：(旅客)103,950人／年×20,000円／人

※外航クルーズ船の入港による国際観光純収入の増加便益(円／年)＝外国人一時上陸者数の増分×1人あたり観光消費額(20,000円)
 (「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」による)

外航クルーズ船の入港による国際観光純収入の増加便益 354億円

クルーズ専用岸壁の整備により、クルーズ船受入能力が向上し、国際観光純収入が増加する。



費用便益分析の結果（現在価値化後）

	項目	評価期間内 便益・費用
便益	外航クルーズ船の増加による国際観光純収入の増加便益	354億円
	残存価値	2.6億円
	小計	<u>357億円</u>
費用	事業費・再投資費	95億円
	維持管理費	0.6億円
	小計	<u>96億円</u>

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益比(B/C)	3.7
純現在価値(B-C)	261億円
経済的内部収益率(EIRR)	16.0%

【①雇用の創出、地域活力の向上、国際交流の促進】

クルーズ船の寄港隻数が増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進ひいては我が国に対する国際的な好感度の向上にも繋がることが期待される。

【②港を通じた地域の振興】

クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取り組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。また、周辺の景観との調和を考慮したクルーズ船受入環境の整備を進めることによって、中長期に渡って魅力ある港湾空間の形成が期待される。

【③訪日クルーズ旅行の魅力の向上】

那覇港近傍の豊富な観光地等を巡るクルーズ観光の拠点となるターミナルが形成されることで、那覇港と国内他港とを周遊するクルーズツアーの実現が可能となるなど、利用者にとっての選択肢が増加し、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。

【④観光地としての魅力の向上】

クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。特に沖縄に寄港するクルーズ船は、那覇港と先島（平良港や石垣港）のセットで寄港するケースが多く、沖縄圏域広域の魅力や知名度の向上にも繋がる。

【⑤旅客の安全確保】

貨物船ターミナルにおけるクルーズ船受け入れ時に発生していた貨物の一時的な移動や旅客の安全対策に係る費用が解消される。