

長崎港 松が枝地区 旅客船ターミナル整備事業

国土交通省 港湾局

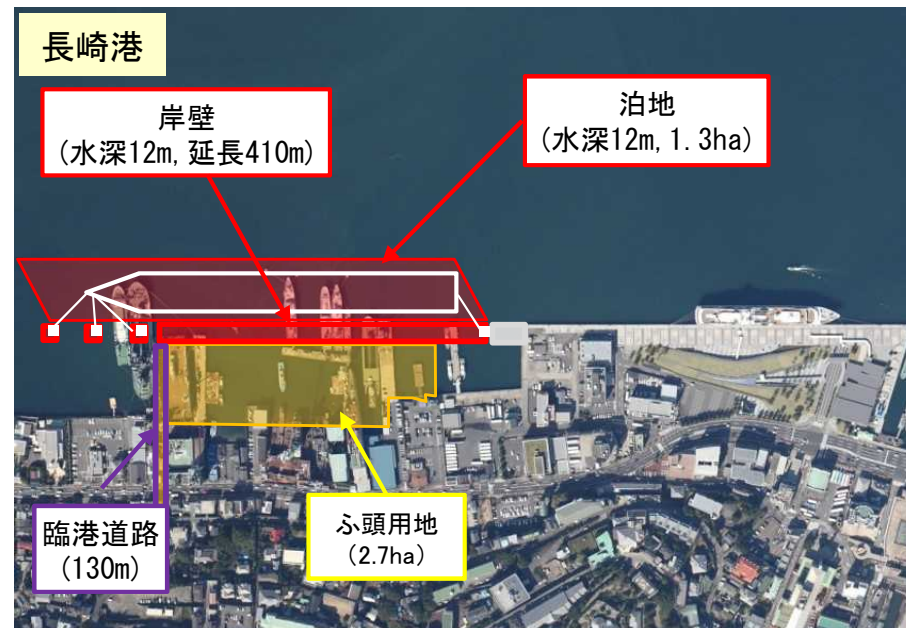
事業の概要

【事業の目的】

アジアのクルーズ需要を確実に取り込むため、長崎港松が枝地区において、大型クルーズ船に対応した港湾施設の整備を行う。

【事業の概要】

- ・ 事業内容：岸壁（水深12m）、泊地（水深12m）、臨港道路、ふ頭用地
- ・ 事業期間：令和2年度～令和7年度
- ・ 総事業費：136億円
（うち港湾整備事業費100億円）



【整備スケジュール】

地区名	事業区分	施設名	全体数量	単位	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
松が枝	直轄	岸壁（水深12m）	410	m						
		泊地（水深12m）	1.3	ha						
	補助	臨港道路	130	m						
	起債	ふ頭用地	2.7	ha						

長崎港の課題と事業の必要性①（クルーズ船受入能力の不足）

○2019年の予約申込状況を基に最も寄港回数が多くなるような理想的なバース調整を行った場合における寄港回数のシミュレーションを行った。その結果、出島岸壁及び小ヶ倉柳岸壁を最大限活用したとしても、82回予約受付ができない状況。

○松が枝岸壁2バース目が完成した場合、予約受付ができない82回のうち67回の予約受付が可能となる。

【2019年の有効予約数375回/年を理想的にバース調整を行った場合の寄港回数シミュレーション】

・クルーズ船の寄港日、諸元を踏まえ、最も効率的に3つの岸壁へ割り振り

※7万総トン級以下のクルーズ船は全て出島岸壁で予約受付

（7万総トン級以下でも、出島岸壁に空きが無い場合に限り、松が枝岸壁に空きがあれば松が枝岸壁で予約受付）

※小ヶ倉柳岸壁は、他の岸壁が使用できないクルーズ船を受け入れることとする。貨物優先のため毎週日曜日に受付

※新型コロナウイルス感染症の影響については、足下で予約がキャンセルされているものの、国土交通省として、クルーズ船の危機管理対応等について、一連の対応を総括し、クルーズを安心して楽しめる環境を整えることにより、岸壁が供用される令和8年時点では現状と同程度の需要となると仮定

(without時：岸壁整備無し)

(with時：岸壁整備あり)

(単位：回)

(単位：回)

項目	7万総トン級以下	7万総トン級超	合計
有効予約数	126	249	375
予約受付回数	109	184	293
松が枝岸壁（既設）	11	173	184
出島岸壁	98	受付不可	98
小ヶ倉柳岸壁	0	11	11
予約受付ができない回数	17	65	82

項目	7万総トン級以下	7万総トン級超	合計
有効予約申込回数	126	249	375
予約受付回数	123	237	360
松が枝岸壁（既設）	11	173	184
松が枝岸壁（新設）	14	53	67
出島岸壁	98	受付不可	98
小ヶ倉柳岸壁	0	11	11
予約受付ができない回数	3	12	15

長崎港の課題と事業の必要性②(クルーズ船修繕事業の拠点化の推進)

- 長崎港では、近接したエリアに①物流、②人流、③造船産業の機能が集約されている。
- 中国に近接した地理的優位性も活かし、「時間短縮」、「コスト縮減」、「高品質のメンテナンス」の三拍子揃った船社への良質なサービスを提供可能。
- 国際クルーズ船寄港の促進とともに、官民が一体となって北東アジア地域におけるクルーズ船修繕事業の拠点化を推進することにより、相乗効果が生まれ、地域の基幹産業である造船業を活かした新たなサプライチェーンの構築とインバウンド拠点化が実現。

長崎港の強み

- ・長崎港においては、①資機材の輸送拠点となる港湾(物流)、②クルーズ船ターミナル(人流)、③修繕のための造船所という3つの機能が近接したエリアに集中。
- ・このため、クルーズ船にとって最も重要な「Out of Service Time」の最短化が可能であり、クルーズ船修繕事業の拠点となる高いポテンシャルを有している。



新産業の創出と地域への経済効果

- 国際クルーズ船寄港の促進と連携し、地域の基幹産業である造船業を活かした国内初のクルーズ船修繕事業の拠点化を進めるため、民間企業、長崎県、長崎市をはじめとした関係機関連絡調整会議を設置。
- 本年2月、初となる大型クルーズ船1隻の修繕工事を受注。
- 北東アジアにおけるサプライチェーンの構築とともに、クルーズ船の修繕には、数週間の工期、数百人から千人規模の人員体制を伴うことから、造船業の活性化だけでなく、ワーカーの滞在等による周辺地域への経済効果も期待される。

●客船修繕の規模

	小規模修繕	大規模修繕
造船所の売上	数億円程度	数十億円程度
工期	1～2週間	4週間～
業務内容	塗装、装置類点検、水・動力供給 等	左記に加え、エンジン場改造、ロジ業務、内装カーペット・家具交換 等
人員体制	ヤードメンバー20人、現場サブコンワーカー200人～	ヤードメンバー50人～、現場サブコンワーカー400～800人、船主工事1000人～

※企業ヒアリングより

プロジェクト全体の費用便益分析

1) 便益の考え方

○「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成29年3月)」に基づき、以下の便益を計上する。

外航クルーズ船の増加による国際観光収益の増加便益

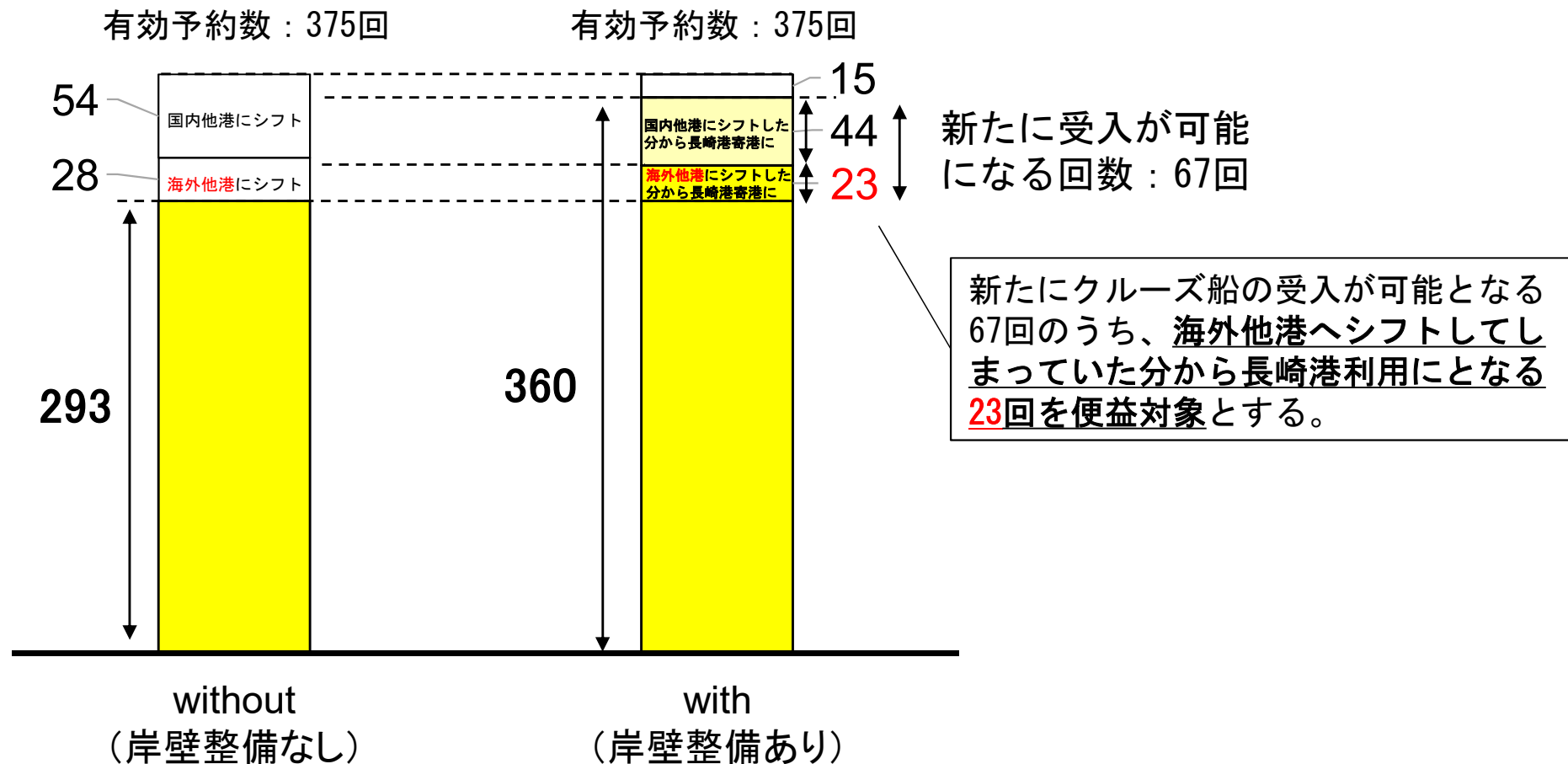
施設整備により、長崎港で受け入れられず海外他港にシフトしていたクルーズ船を受け入れることが可能となり、国際観光収益が増加する。

内容	単年度便益 (単位:億円)	備 考	
		With時	Without時
外航クルーズ船の増加による国際観光収益の増加便益	14.7	長崎港でのクルーズ船受入 回数：360回 予約受付ができない回数：15回 うち海外他港へのシフト：5回	長崎港でのクルーズ船受入 回数：293回 予約受付ができない回数：82回 うち海外他港へのシフト：28回

便益算定の対象

- 事業を実施しない場合（without時）は293回のクルーズ船の受入が可能
- 事業を実施する場合（with時）は360回のクルーズ船の受入が可能
- without時は長崎港へ寄港できないクルーズ船（82回）のうち、28回は海外他港へシフトするが、with時は新たに67回が受入可能となることから、海外他港へのシフトは5回まで減少し、23回を長崎港で受け入れられるようになる。

<年間寄港隻数>



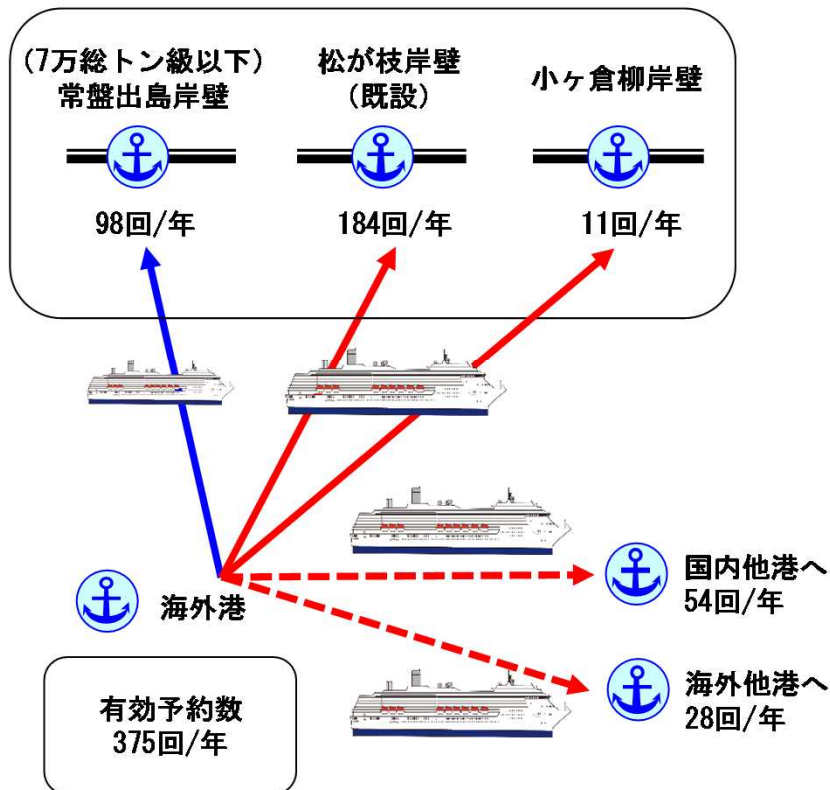
本事業の便益

外航クルーズ船の増加による国際観光収益の増加便益：14.7億円/年

施設整備により、長崎港で受け入れられず海外他港にシフトしていたクルーズ船を受け入れることが可能となり、国際観光収益が増加する。

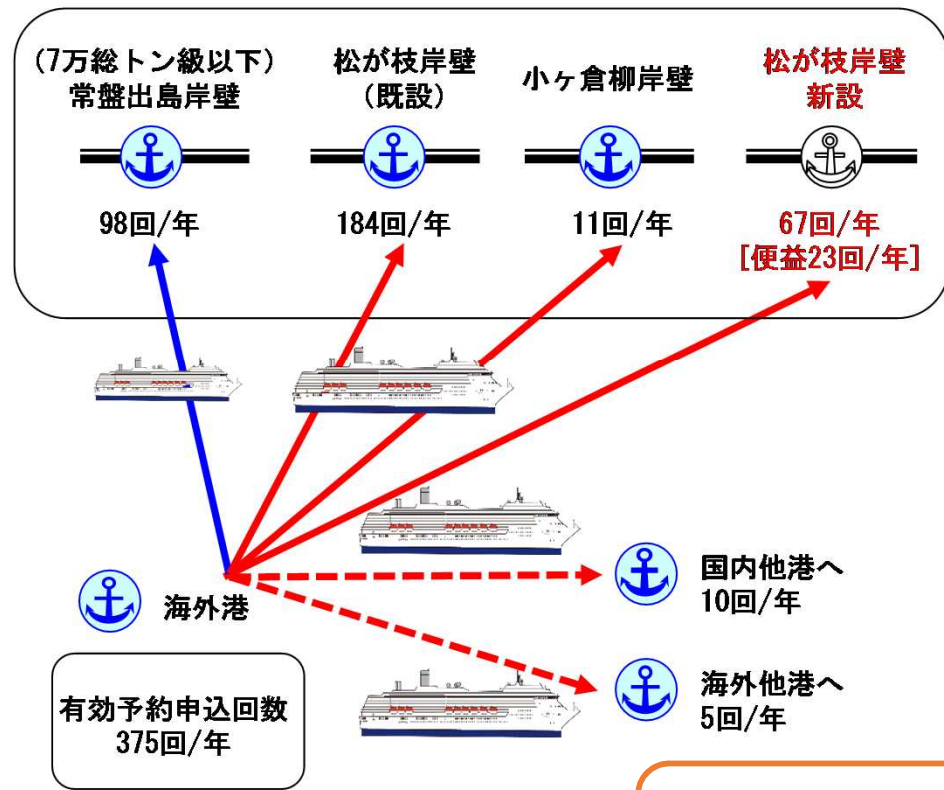
without時

予約受付回数 293回/年



With時

予約受付回数 360回/年



訪日外国人一時上陸者の増分： $23隻/年 \times 3,200人/隻 = 73,600人/年$
 国際観光純収入の増加便益： $73,600人/年 \times 20,000円^*/人 = 14.7億円/年$

国際観光純収入
クルーズ船1隻あたり
6,400万円

※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 (「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」による)

費用便益分析結果

- 2)分析の計算条件
- ・計算期間：令和2年度～令和57年度
 - ・評価基準年度：令和元年度
 - ・社会的割引率：4%

3)費用便益分析の結果

項目	内容	金額		
		割引前※	割引後	合計
便益(B)	①外航クルーズ船の増加による国際観光収益の増加便益	14.7億円/年	250億円	総便益 251億円
	残存価値	12.0億円	1億円	
費用(C)	建設費	123.4億円	108億円	総費用 119億円
	管理運営費	30.8億円	11億円	

※社会的割引率考慮前

費用便益比(B/C)	2.1
純現在価値(B-C)	133億円
経済的内部収益率(EIRR)	9.0%

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。

貨幣換算しない効果等

【2バース化と併せた周辺地域の振興】

○2バース化の実現により背後に集積する世界遺産と調和した都市空間の形成等、周辺地域の再開発による地域活性化が期待されるとともに、一帯が地方創生の拠点として地域の振興に大きく寄与する。

【地域の基幹産業の活性化】

○港内の造船所において、日本初となるクルーズ船修繕事業に取り組むこととしており、2バース化の実現によりメンテナンス船の受注機会の拡大につながり、地域の基幹産業である造船業の活性化が期待される。

【クルーズ産業の形成】

○2バース化の実現により、発着クルーズの開発など長崎港がクルーズ拠点化されることにより、クルーズ関連産業が形成され、地域の活性化がより一層進むものと期待される。
また、長崎発着のクルーズが実現されるなど、これまで開発されていない地元や周辺地域のクルーズ人口の増加が見込まれる。

【観光地としての魅力の向上】

○ターミナルの整備により、寄港する旅客船による景観性の向上や、見学者、クルーズ船の一時上陸者による賑わいの創出に伴い、観光地としての地域イメージの向上が見込まれる。