

比田勝港国際ターミナル PFI 事業導入のための
調査

報告書

平成 31 年 3 月

対馬市

比田勝港国際ターミナル PFI 事業導入のための調査

目次

1	はじめに	1-1
1.1	業務名	1-1
1.2	業務の目的	1-1
1.3	履行期間	1-1
1.4	業務フロー	1-1
2	基本情報の整理	2-1
2.1	対馬市の概要	2-1
2.2	比田勝国際ターミナルの概要	2-1
2.3	比田勝国際ターミナルの利用状況	2-3
2.4	上位計画等から見るまちづくりの課題	2-8
2.5	まちづくりに関する地元の取組・意向等	2-17
2.6	まちづくりの課題と方向性のまとめ	2-31
3	新ターミナル等整備計画の整理	3-1
3.1	地区の現状整理	3-1
3.2	事業用地活用の方向性	3-9
3.3	新ターミナル整備計画	3-11
3.4	駐車場配置計画の考え方	3-22
4	事業化手法・事業化パターンの整理	4-1
4.1	民活対象事業の整理	4-1
4.2	導入可能な手法の整理と事業効果を踏まえた比較	4-1
4.3	優先的に導入すべき手法と事業化パターンの整理	4-3
5	事業スキームの検討	5-1
5.1	各事業スキームの概要	5-1
5.2	事業スキーム検討上整理が必要な事項	5-12
5.3	各事業スキームの比較	5-23
5.4	事業範囲・リスク分担の整理	5-24
5.5	事業収支シミュレーションの検討	5-27
5.6	VFM の検討	5-33
6	マーケットサウンディング	6-1
6.1	事前ヒアリング	6-1
6.2	マーケットサウンディング	6-8
7	導入可能性評価	7-1

1 はじめに

1.1 業務名

比田勝港国際ターミナル PFI 事業導入のための調査

1.2 業務の目的

対馬市北部に位置し平成 28 年に供用開始した比田勝港国際ターミナルは、当初想定以上の利用客により既に施設は狭隘な状況で受入能力の限界が来ている。また、今後も新たな船舶の就航計画やホテルの建設など、観光客の増加が見込まれており、施設拡充による受入態勢の強化が喫緊の課題となっている。

本業務は、ターミナルの機能強化と併せ、地域経済への貢献と新たな賑わいの創出に資する施設の導入及び地域のランドマークとしての長期的な発展に向け、民間活力の導入による施設整備、維持管理運営事業の複数手法を検討するものであり、コンセッション方式についても可能性を探るものである。

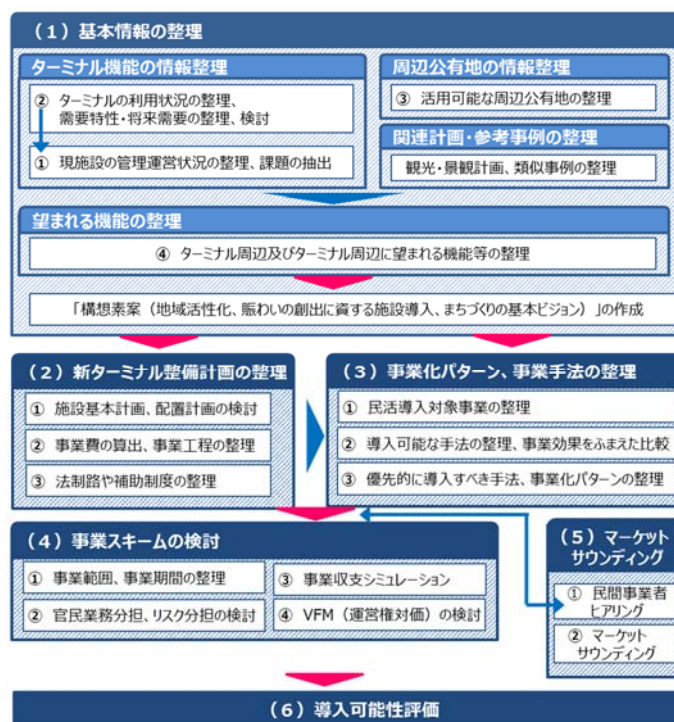
1.3 履行期間

平成 30 年 8 月 23 日～平成 31 年 3 月 1 日

1.4 業務フロー

下記のフローで業務を実施した。

【図 1.1 業務フロー】



2 基本情報の整理

2.1 対馬市の概要

対馬島は九州の最北端に位置する、国内で3番目に大きな島である。南北に82km、東西に18kmと細長く、標高500m前後の山々からなる。

平成16年3月1日に6町（厳原町、美津島町、豊玉町、峰町、上県町、上対馬町）が合併し、対馬市が誕生した。現在は一島一市の島である。平成30年11月現在の対馬市の人口は31,039人、世帯数は15,155世帯である。

2.2 比田勝国際ターミナルの概要

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

【図 2.1 比田勝港の位置】



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

【表 2.1 比田勝港の沿革】

西暦	沿革
1989年	比田勝港—釜山港航路開設に向け、臨時便第1号が出航。
1991年	※博多—釜山間のビートル（JR九州高速船）が初寄港（厳原港）。
1999年	旧比田勝港国際ターミナル完成。
2000年	厳原港—釜山港航路が定期航路化。
2001年	比田勝港—釜山港間に大亜高速海運が航路開設。
2005年	旧比田勝国際ターミナル増築。
2007年	比田勝港—釜山港航路に高速船ドリームフラワー号（大亜高速海運）就航。
2011年	東日本大震災の影響で大亜高速海運が運航を一時休止。
〃	ビートル（JR九州高速船）が比田勝航路に参入。
〃	※コビー（未来高速）が参入（厳原港）。
2012年	オーシャンフラワー号（大亜高速）が比田勝航路に就航。船舶が大型化（定員445名）
2013年	対馬航路でJR九州高速船と未来高速が業務提携。
2016年	新国際ターミナル完成、1月に供用開始。
〃	JR九州高速船と未来高速の業務提携解消。
〃	NINA（未来高速）就航。船舶が大型化（定員440名）。
2017年	船舶の大型化への対応のため比田勝港のピットを改修。
〃	新国際ターミナルの改修。入国審査ブース数が6から9に増加。

出典：各種資料を基に作成

2.3 比田勝国際ターミナルの利用状況

2.3.1 国際旅客船の運航状況

現在、比田勝港を発着する国際線は比田勝港—釜山港の1航路である。当該航路には海運会社5社が参入しており、運行頻度は平日に5～9便/日、週末に10便/日となっている。

【表 2.2 平成 31 (2019) 年 2 月 第 1 週現在の運行状況】

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

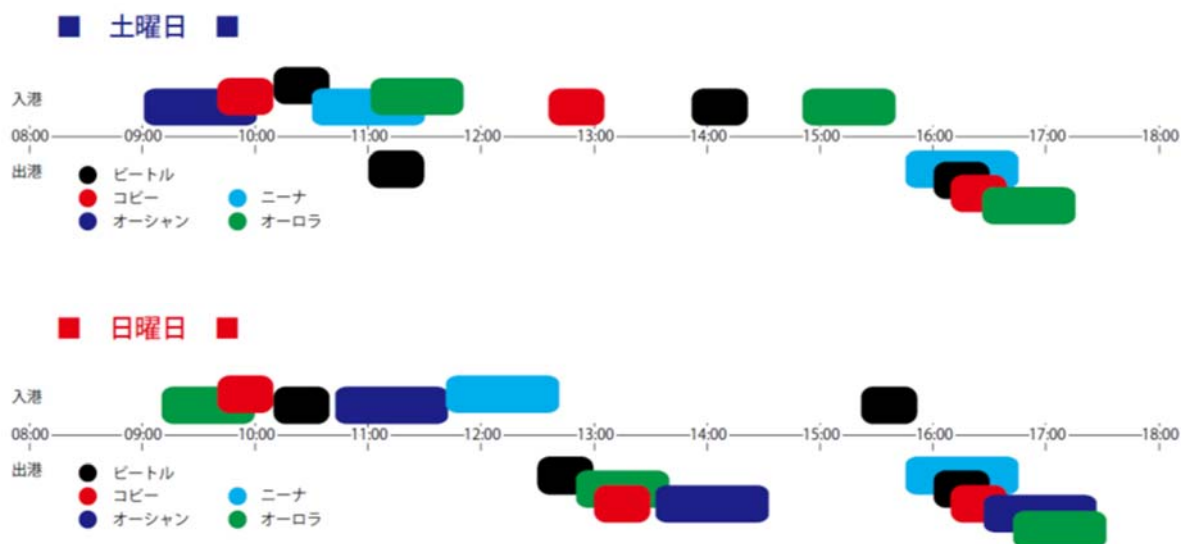
*1：便数は出入国それぞれでカウント

*2：運休日あり

出典：対馬市提供資料を基に作成

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

【図 2.2 国際旅客線の就航状況（土曜・日曜）】



上の図で各船舶の大きさは乗客数を表す。

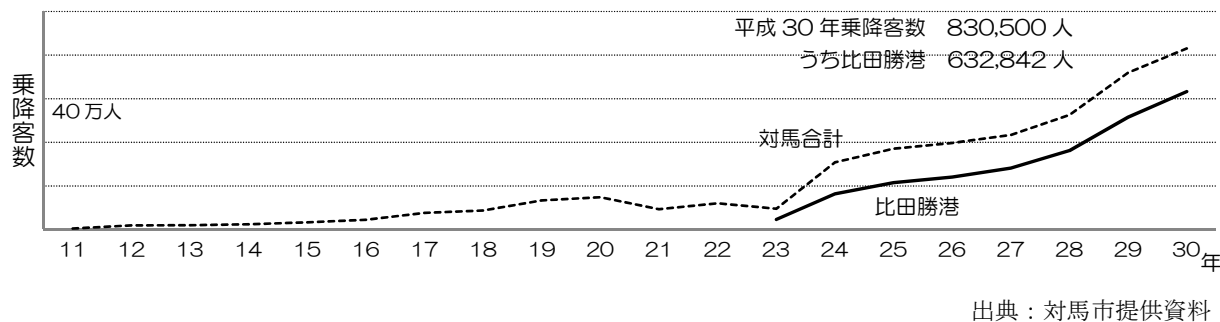
ビートル 191名 コビー 200名 オーシャン 445名
ニーナ 440名 オーロラ 319名

出典：対馬市提供資料を基に作成

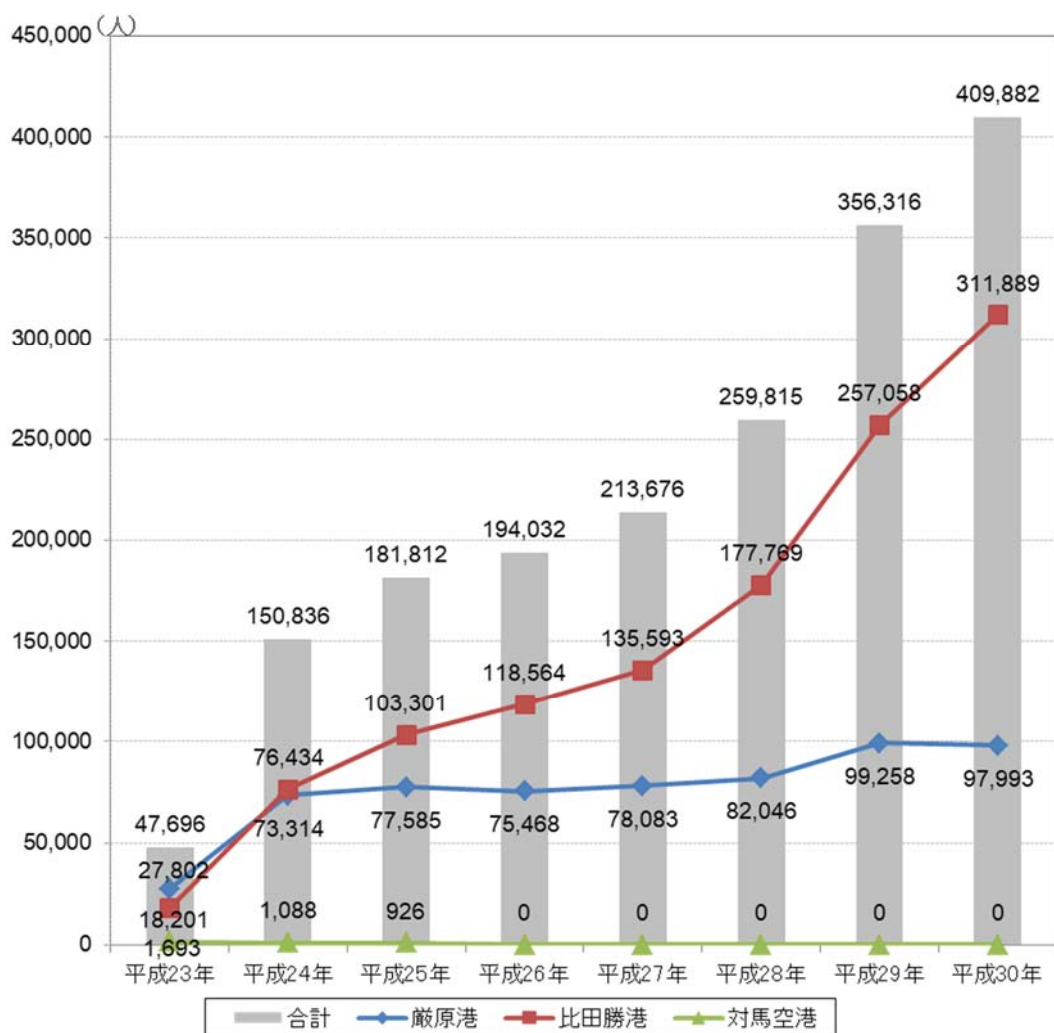
2.3.2 国際旅客船の乗降客数の推移

比田勝港の乗降客数は、平成 23（2011）年のビートル号（JR 九州高速船）就航以降、増加を続けている。平成 30 年は 632,842 人で対馬全体の約 76%を占めており、近年の乗降客数の増加の多くを韓国人利用者が支えている。なお、平成 30 年度における最大の乗降客数（1 日あたり）は 4,164 人である。

【図 2.3 乗降客数の推移（比田勝港・厳原港の合計）】



【図 2.4 韓国人施設別入込客数の推移】



出典：対馬市観光振興推進計画（平成 29 年 3 月）

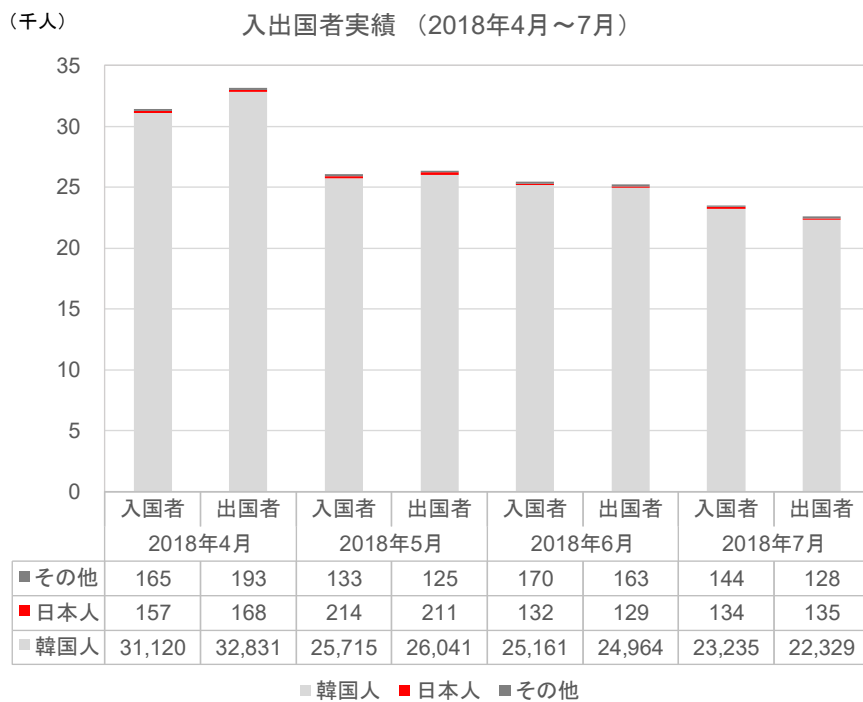
【表 2.3 平成 30 年度における最大乗降客数（1 日あたり）】

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

出典：対馬市資料を基に作成

本年度（平成 30 年度）も国際線利用者数は引き続き増加しており、4 月から 7 月まで（4 か月間）の累積乗降客数は 20 万人を超えている。

【図 2.5 比田勝港における平成 30 年度の出入国者の実績（4 月から 7 月）】



出典：対馬市資料を基に作成

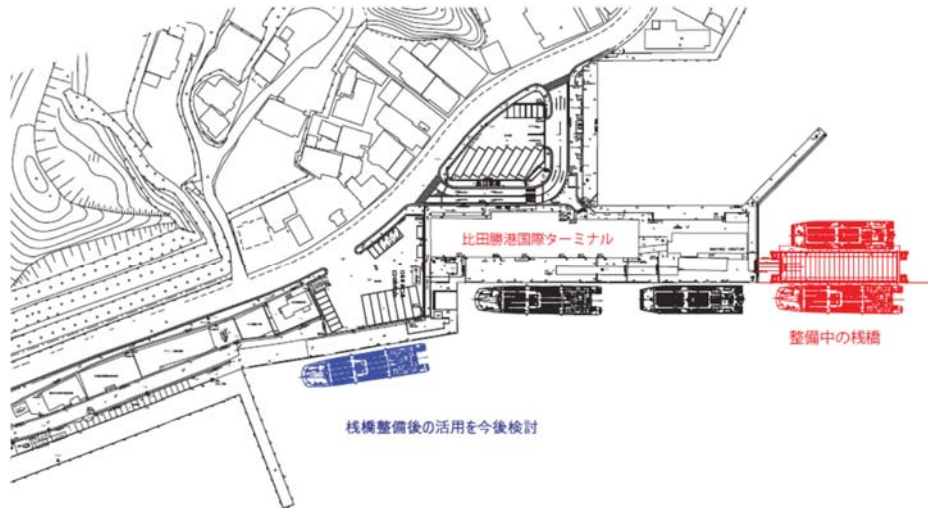
2.3.3 将来需要の検討

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

れている。

係る状況もふまえ、対馬市は平成 32 年の厳原港、比田勝港の入国者数として 50 万人を掲げており、比田勝港においても、現在の受入比率を踏まえると、更に数万人の受入が求められると考えられる。

【図 2.6 比田勝国際ターミナル岸壁の整備状況、岸壁の利用イメージ】



出典：対馬市提供資料を基に作成

2.3.4 国際旅客ターミナルの混雑状況

先に示したとおり、特に土曜・日曜において、入国便・出国便が集中する時間帯がある。入国便が集中する時間帯では、入国審査を待つ行列がターミナル外まで連なるとともに、入国審査を終えてターミナルから出てくる利用者を待つバスが駐車場内外にあふれている状況が見られる。また、出国便が集中する時間帯においては、出国審査を待つ利用者がターミナル内にはおさまらず、ターミナル外に溢れている状況となっている。

【図 2.7 駐車場で乗客を待つ観光バス】



出典：対馬市ホームページ

【図 2.8 ターミナル内外で出国審査を待つ乗客】



出典：対馬市提供資料

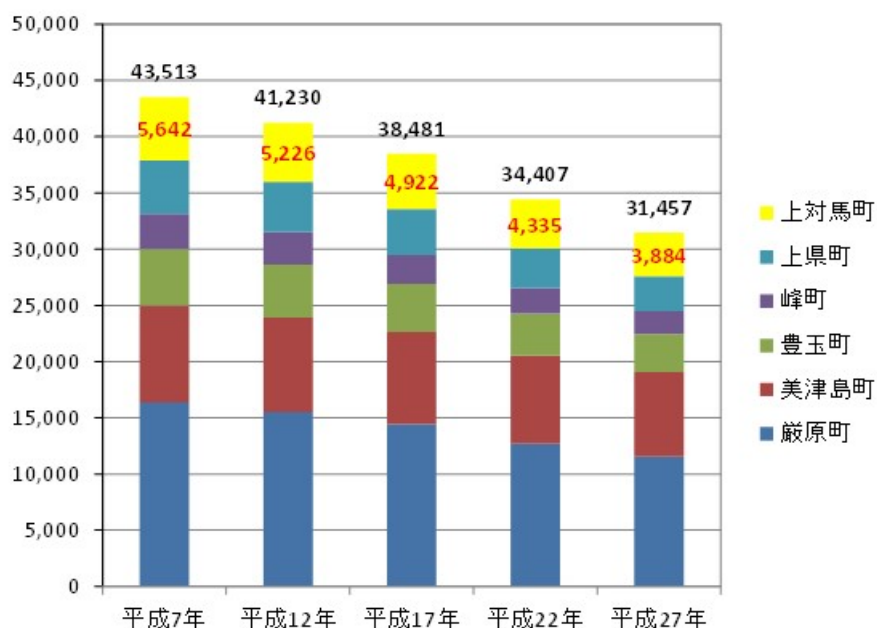
2.4 上位計画等から見るまちづくりの課題

2.4.1 人口の推移

人口は対馬市全体・上対馬地区ともに減少傾向にある一方、高齢化率は高まっており、上対馬地区（38.9%、2015年）は対馬市全体（33.9%、2015年）よりも高齢化が進んでいる。

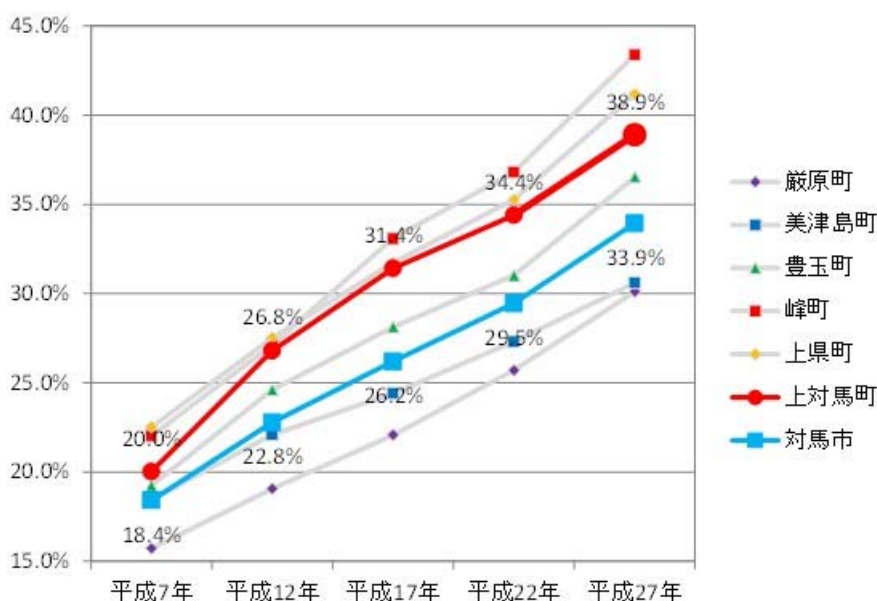
将来的には人口減少はさらに進んでいく見通しとなっており、第2次対馬市総合計画の目標年度である2025年には26,000人弱になると推計されている。

【図 2.9 地区別人口推移】



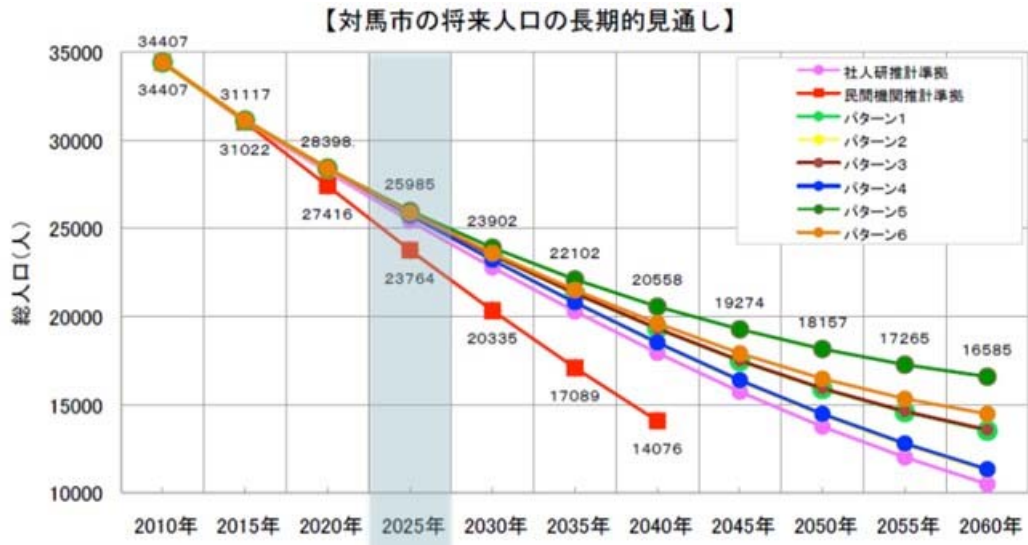
出典：国勢調査

【図 2.10 地区別の高齢化率】



出典：第2次対馬市総合計画

【図 2.11 将来人口の長期的見通し】



出典：第2次対馬市総合計画

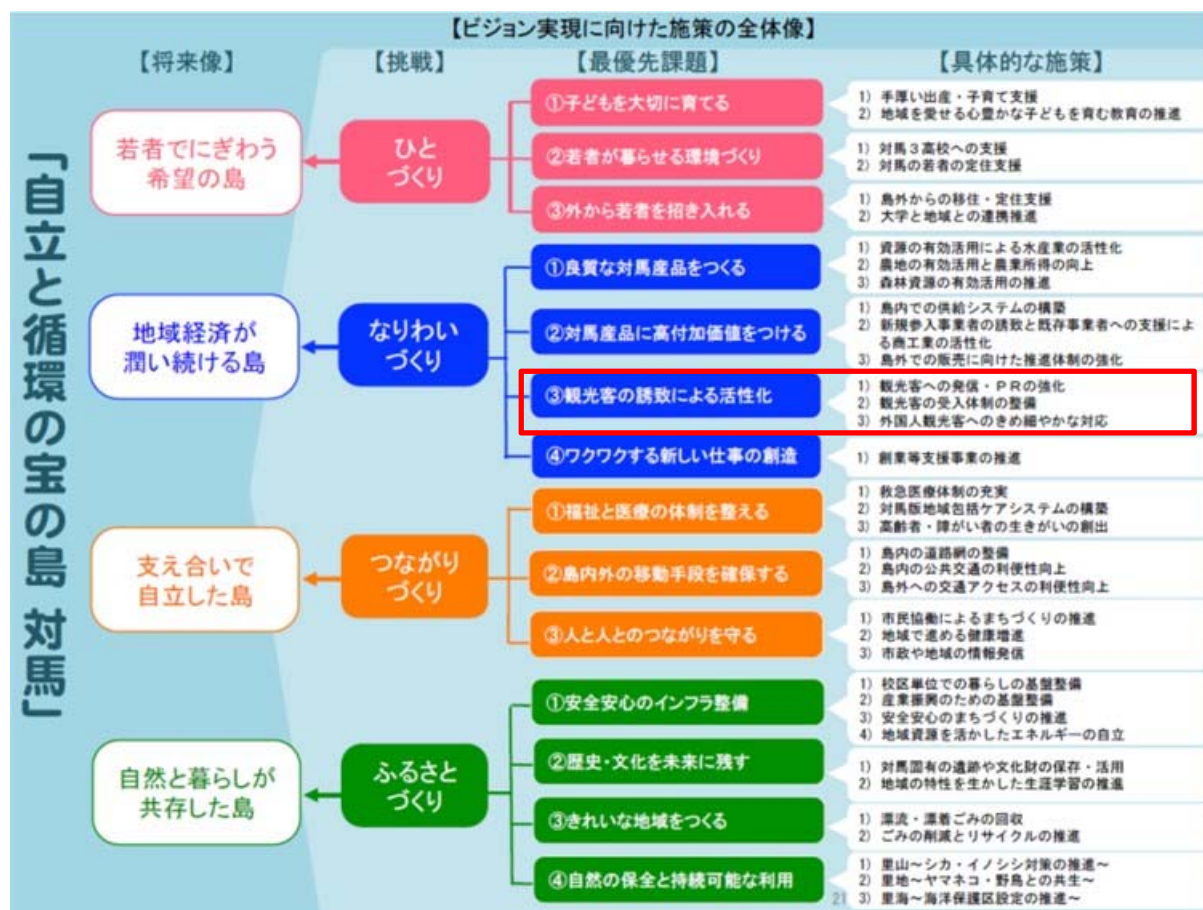
2.4.2 対馬市の上位計画・先行調査等の整理

(1) 第2次対馬市総合計画（2014（平成26）年3月）

今後、人口減少がさらに進んでいく見通しのなか、対馬のあるべき姿（ビジョン）を「自立と循環の宝の島 対馬」とし、「若者でにぎわう希望の島」「地域経済が潤い続ける島」「支え合いで自立した島」「自然と暮らしが共存した島」の4つの将来像が示されている。このうち、本業務に関連する将来像である「地域経済が潤い続ける島」における最優先課題の一つとして「観光客の誘致による活性化」が掲げられており、「ホテルや宿泊施設の誘致・改修」、「商店街の活性化」などの主要施策が挙げられている。

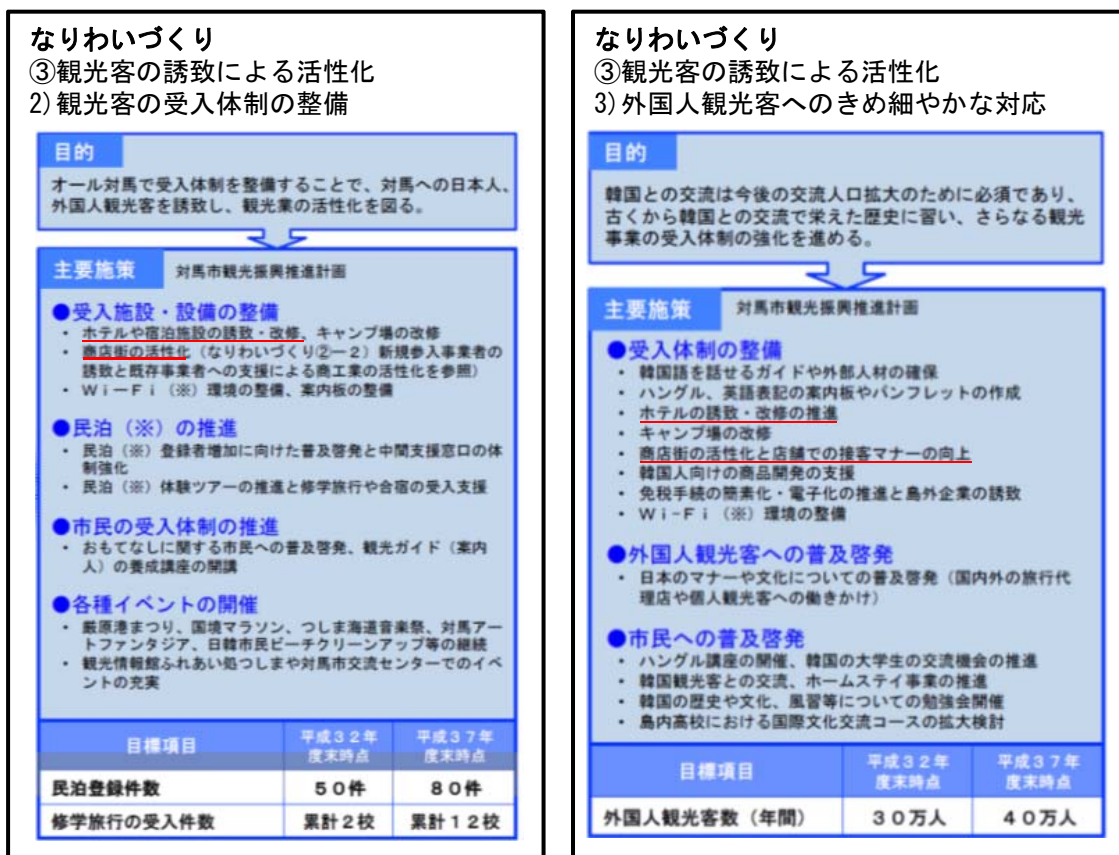
また、地区・校区単位の住民が話し合っって作成された地域づくり宣言（比田勝地区・比田勝小学校地区）では、地区の将来像を「豊かな自然の中、人が集まる活気にあふれる町」としている。

【図 2.12 ビジョン実現に向けた施策の全体像】



出典：第2次対馬市総合計画

【図 2.13 関連する具体施策】



出典：第2次対馬市総合計画

【図 2.14 私たちのまちづくり宣言 2014（比田勝地区／比田勝小学校区）】

私たちのまちづくり宣言 2014

～地域で助け合い、人が集まる地区を目指して～

1. 私たちが大切にしたいこと

<p style="text-align: center; background-color: #fff9c4; margin: 0;">暮らし</p> <p style="margin: 5px 0;">地域の人々が助け合う 交通の便が良い 病院・公共機関が集中している</p>	<p style="text-align: center; background-color: #fff9c4; margin: 0;">なりわい</p> <p style="margin: 5px 0;"><u>商店街の活性化</u> <u>観光客で賑わう</u></p>
<p style="text-align: center; background-color: #fff9c4; margin: 0;">学び・交流</p> <p style="margin: 5px 0;">地区の行事への積極的な参加 (おっどん祭り・区民祭等) 地区内に小学校・中学校がある</p>	<p style="text-align: center; background-color: #fff9c4; margin: 0;">風景・環境</p> <p style="margin: 5px 0;">豊かな自然</p>

2. 私たちはこれからこんな地区にしていきます！

豊かな自然の中、人が集まる活気にあふれる町

3. そのために地区住民が協力し合い、以下の3つの自治活動を展開します！

- 1) 自然豊かな環境の保全に努める。
- 2) 若者が働ける活気のあるまちづくりを推進する。
- 3) 地区の人同士の交流を通して、地区間・世代間のつながりを深める。

出典：第2次対馬市総合計画

(2) 対馬市観光振興推進計画（平成 29（2017）年 3 月）

消費額・宿泊客数・日本人観光客実数・インバウンド客実数の 10%～40%の増加を目標として掲げている。そのなかで、上対馬は「北の玄関口観光ゾーン」として位置づけられており、国際ターミナル周辺における推進計画として、国際ターミナルの機能強化、観光拠点施設の整備（青空広場）、観光客をもてなす魅力的商店街の再生、ターミナルを結ぶ散策路整備が掲げられている。

なお、下記は平成 32 年目標として整理されたものであるが、前述の通り、平成 30 年のインバウンド客数は既に 30 万人を超えており、前倒しで目標が達成されている。

【図 2.15 観光振興推進計画の目標】

■観光振興推進計画の目標■			
目標項目	平成 27 年実績	平成 32 年目標	備考
1 消費額（円/人）	（宿泊客）¥19,705- （日帰り客）¥15,400-	（宿泊客）¥21,600- （日帰り客）¥16,900-	10%UP
2 宿泊客数	269,894 人	323,000 人	20%UP
3 日本人観光客実数	177,370 人 （想定数） ※実態調査実施後、見直しを行う	230,000 人	30%UP
4 インバウンド客実数	215,612 人 〔 韓国人 213,676 人 その他 1,936 人 〕	302,700 人 〔 韓国人 300,000 人 その他 2,700 人 〕	40%UP

出典：対馬市観光振興推進計画

【表 2.4 関連施策（抜粋）】

戦略	戦術	関連施策
1 観光客数の増加をはかり安定成長する未来を創造する	1 お客様の満足度を一層高める	①観光施設（トイレ、駐車場、休憩施設等）のリフレッシュ建設事業（新規）
	2 日本人観光客の割合を高める	②日本人観光客向け観光基盤（宿泊、移動）増強支援（新規）
2 消費額/人を高めた豊かな未来を創造する	2 観光ニーズにあった新たな制度に挑戦する	②インバウンドを意識した免税点等拡充等の店舗経営の支援（新規）
	3 消費マインドをくすぐる工夫を行う	⑤観光客向け事業者の支援（新規）
3 変化対応力を備えた確かな未来を創造する	1 対馬販売の営業力を高める	④対馬サポートショップの展開（実施中）

出典：対馬市観光振興推進計画

【図 2.16 観光振興推進計画図（上対馬 北の玄関口観光ゾーン）】



出典：対馬市観光振興推進計画

(3) 観光リゾートイメージ図作成業務（平成 26(2014)年 2 月, (公財)ながさき地域政策研究所）

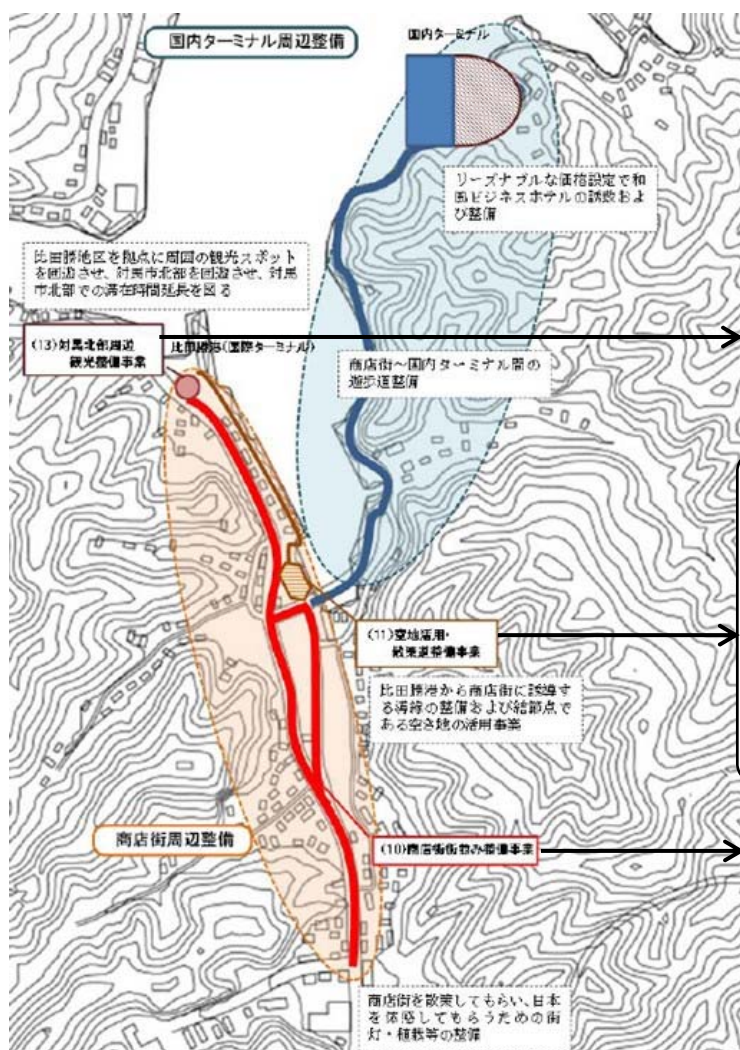
国際ターミナルには多くの韓国人観光客が訪れている一方、商店街へのつながりや商店街自体の活気がないといった問題点が挙げられており、国際ターミナルと商店街を核とし 2 点をつなげて地域を活性化していくための事業が提案されている。

【図 2.17 地域の課題（商店街周辺）】

- ・特徴
 - ▶ 国際ターミナルに年間 16 万人の韓国人観光客が訪れている（※H29：51.5 万人）
- ・課題
 - ▶ 国際ターミナルから商店街までの間、空き地等の活用ができていない。
 - ▶ 商店の雰囲気バラバラで歩く人もまばらである。（散策する雰囲気造りが必要）
 - ▶ 食事する場所が少ない。
 - ▶ 宿泊施設が少ない。
 - ▶ 買い物をする場所が少ない。

出典：対馬市観光振興推進計画

【図 2.18 事業構想（国際ターミナル地区）】



(13) 対馬北部周遊観光整備事業

比田勝地区を拠点に周囲の観光スポットを回遊させ、対馬市北部での滞在時間延長を図る。

【事業内容】 マップ・ガイドブック制作、モニターツアー実施、レンタサイクル導入 等

(11) 空地活用・散策道整備事業

比田勝港から商店街に誘導する導線の整備および結節点である空き地の活用事業

【事業内容】 青空市場改装（休憩スペース、ミニ水族館）、足湯施設、広場整備、歩道路整備 等

(10) 商店街街並み整備事業

商店街を散策してもらい、日本を体感してもらうための街灯・植栽等の整備

出典：対馬市観光振興推進計画


(4) みなとオアシス比田勝の登録について

国土交通省は、地域住民交流や観光振興を通じた地域活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組みが継続的に行われる施設を「みなとオアシス」として登録している。平成15年からこれまでに全国で118の施設が登録されており、平成30(2018)年8月3日に、「みなとオアシス対馬 比田勝」と「みなとオアシス厳原」(長崎県対馬市)が新たに登録された。

「みなとオアシス対馬 比田勝」は、「比田勝港国際ターミナル」を代表施設として、「比田勝港国内ターミナル」「駐車場(商店街東側に位置)」の構成施設からなり、これらの施設がみなとオアシスとして一体的な活動を行うことにより、より効果的な地域振興に寄与することが期待されている。

【図 2.19 みなとオアシス制度の概要】

- **みなとオアシスとは**
 - ・ 地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、平成15年に制度を設立
 - ・ 国土交通省港湾局長が住民参加による地域振興の取組みが継続的に行われる施設を登録するもの
- **みなとオアシスの担う役割**
 - ・ 地域住民、観光客、クルーズ旅客等の交流及び休憩
 - ・ 地域の観光及び交通に関する情報提供
 - ・ その他(災害時の支援、商業機能 など)
- **みなとオアシスの構成施設**
 - ・ 旅客ターミナル
 - ・ 地元産品の物販飲食店
 - ・ 文化交流施設 など
- **みなとオアシスの設置者・運営者**
 - ・ 地方公共団体(港湾管理者含む)
 - ・ NPO団体、協議会 など



標準
(シンボルマーク)

出典：国土交通省記者発表資料

【図 2.20 みなとオアシス比田勝の概要】

「みなとオアシス対馬 比田勝」の概要



国土交通省
別紙-2



長崎県対馬市
対馬市上対馬振興部
比田勝港
対馬空港



【代表施設】比田勝港国際ターミナル
駐車場
比田勝港国内ターミナル

設置者	対馬市
運営者	対馬市
所在港湾	比田勝港(地方港湾)
港湾管理者	長崎県

【代表施設】
比田勝港国際ターミナル



【主なイベント】

国境マラソンIN対馬(7月)



おっどん祭り(8月)



イルミネーション(12月)



出典：国土交通省記者発表資料

2.4.3 上位計画・過去調査から見るまちづくりの課題と方向性

対馬市の上位計画等の整理から、比田勝地区のまちづくりに関して以下の示唆が得られる。

【表 2.5 今後のまちづくりへの期待】

(1) 今後のまちづくりへの期待	
北の玄関口としての機能強化	対馬市全体及び上対馬地区の人口減少と高齢化が今後さらに進行することが予測されているなか、市としては観光による地域経済の活性化を図るべく、比田勝地区においては北の玄関口としての機能強化が求められている。
宿泊施設の誘致・改修、商店街活性化	北の玄関口として、ホテルや宿泊施設の誘致・改修や商店街活性化を通じて、比田勝港を拠点とする対馬北部での滞在時間を長くし、地域（経済）の活性化を図る必要がある。
ターミナルと商店街を核としたエリア全体の活性化	具体的には、旅の出発地・終着地である国際ターミナルの拠点機能を強化するとともに、地域のもう一方の核として商店街の活性化を図る。この2点をつなぐエリアの魅力を上昇することで、国際ターミナルから商店街へ観光客の流れを誘導し、エリア全体の活性化を図る。

2.5 まちづくりに関する地元の取組・意向等

2.5.1 先行調査における地元の意向

観光リゾートイメージ図作成業務（平成 26(2014)年 2 月、(公財)ながさき地域政策研究所）において実施された地元関係者ヒアリング及び住民ワークショップよれば、地元は観光客の増加とそれに伴う地域の活性化を前向きにとらえており、サイクリング、キャンプ、トレッキング、温泉などを通じて、比田勝港を拠点として対馬北部で滞在してもらうことが地域活性化に必要と感じている。

【表 2.6 対馬北部観光に係る団体関係者ヒアリング（平成 25 年 10 月実施）における主な意見】

- ・ 上対馬漁港
 - 漁協としては観光客が増えて地域がにぎわうことは歓迎したい。
 - 対馬の住民の雇用が増えるのであれば開発してもよいと思う。
 - リゾート開発するにしても、海に影響がなければ OK。
- ・ 対馬商工会
 - 比田勝の飲食や商店などはかなり恩恵を受けていると思う。
 - 商工会としては、対馬市北部を回遊してから南部に行く仕組みが必要だと思っている。
 - 交流人口は増えてほしいが、お金が落ちる仕組みを作る必要があると思う。
 - 市南部と差別化を図り、買い物の品揃えや宿泊を北部でする仕組みも必要。
 - ターミナル開設により、動線が変わる可能性もあると思う。
- ・ 対馬青年団
 - 韓国人観光客増は比田勝でもプラスにはなっていると思うが、多くは南部にバスで流れている。
 - 住民にとっては（韓国に対する）マイナスイメージが強いかもしれない。一方で、若者にはそこまでの影響や抵抗感はないように感じる。
- ・ 長崎県観光連盟
 - 比田勝来訪の韓国人は釜山の免税店利用目的がメインと聞いたことがある。
 - トレッキングやウォーキングなどはブームではなく、何十年も前から韓国文化として定着している。
 - 韓国人の特徴として、年中キャンプやアウトドアを楽しんでいる。
 - 韓国国内には山が少ないこともあり、海外の山を求めるニーズもあると思う。
 - エリアと施設の移動手段の確保（シャトルバス等）や食事施設の整備も必要。小学校廃校後の活用など良いのでは。
- ・ (株) ネットジャパン
 - 韓国人には日本らしい温泉が好まれる。連動して日本らしさを味わえるコンテンツや散策できるエリアがあるとよい。
 - 廃校跡で日本らしさを体験できる施設など良いのでは。

- 一般向けのサイクリングコース設定は良いと思う。
- 中途半端な店は必要なく、高級路線か日本らしさに特化したものに絞ったほうが良い。

出典：対馬市資料を基に作成

【表 2.7 住民ワークショップ（平成 25 年 10 月実施）における主な意見】

■ターミナル・商店街エリア

・ 現状

- サイクリングで回る韓国人が多い。

・ 課題

- トイレが少ない。
- サイクリングマップはあるが、サインまでは作成していない。
- ハングルのサイン・案内が不十分
- 対馬っぽいお土産店がない

出典：対馬市資料を基に作成

2.5.2 利用促進の取組状況

対馬市が取組む観光振興施策の概要は以下の通り。

韓国からの旅行者向けの観光インフラの整備とともに、更なる旅行満足度向上に向けたソフトコンテンツへの取組も実施している。

【図 2.21 対馬市における観光関係施策の取組について】

対馬市における観光関係施策の取組について(対馬市の取り組み)		
<p>I 現状 (これまでの主な取組)</p> <p>1. 観光客誘致に向けた取組 (1) 観光パンフ(メイン6種類他)、HP、メディア露出による認知度向上 (2) 福岡事務所(H21～、職員2名)、釜山事務所(H15～、職員2名)による情報発信 (3) 観光物産展等の開催(東京、福岡、長崎、韓国など20回) (4) 福岡市との広域連携事業による認知度向上取組(H28～) (5) 旅行会社等への営業活動 ・ツアー造成、クルーズ、修学旅行・コンベンション誘致</p> <p>2. 受入態勢整備 (1) 受入窓口・案内業務の充実 ・観光物産協会、各港での案内業務の充実(国内外客) ・ガイドの会「やんこも」(会員数18名) ・エコツーリズムプランナー事業(島おこし協働隊) ・韓国旅行社ガイド研修会(参加者:11人) (2) 島内アクセスの向上 ・周遊バス運行実証事業(H30.1～、1日1往復、週4日) (3) 案内表示等の充実 ・飲食店等への多言語化支援(随時) ・観光アプリの作成・運営(日・英・韓、H26～) (4) 受入施設の環境整備 ・宿泊施設誘致(対馬市企業誘致条例による優遇措置) ・宿泊施設及び観光施設のWi-Fi整備(H23～27) (H28からは商工業活性化推進事業で支援継続中) (5) 韓国人観光客に対する安全対策・事故対応 ・レンタカーステッカー配布(H28:400枚配付) ・消防署、韓国総領事館との連携による事故等への対応 (6) マナー・意識向上 ・韓国人観光客マナー向上DVD作成・配布(H27) ・市民・観光事業者を対象とした韓国語講座 (7) イベント開催 ・国境マラソンin対馬、対馬厳原港まつり、海道音楽祭、サイクリングイベント、キャンプイベント、シーカヤックフェスタ他</p> <p>3. 観光基盤整備 ・国際航路大型船接岸に向けた岸壁・ソーラスフェンスの整備、ターミナルビル拡張、受入態勢検討協議会設置 ・観光案内板・誘導板の整備(H23～29:151基整備) ・主要観光地へのWi-Fi整備(27箇所、H25～) ・トレッキングルート整備(歩道・案内板整備) ・キャンプ施設の整備(テント購入等) ・街並み整備(歓迎フラッグの設置:比田橋) ・宇字田園地再整備に伴う施設の移譲(県→市)</p>	<p>II 主な成果</p> <p>1. 観光客数 ・観光客実数(H28:598,367人 →H29:697,712人、116.6%) ・外国人客実数(H28:261,814人 →H29:358,337人、136.9%) ・修学旅行(2校(東京・神奈川)、117人) 2. ガイドの会実績(139件、1,541名) 3. イベント参加者数 ・国境マラソン in対馬(1,302人) ・対馬厳原港まつり(12,000人) ・海道音楽祭(211人) ・サイクリングイベント(51人) 4. 宿泊施設誘致実績 H29:3施設、収容人数676人 H30以降(予定):2施設、490人 5. 滞在型観光送客実績 ・主なメニューと利用者数 日本遺産を歩く-対馬藩主家(37人) タクシー観光(76人) そば打ち体験(38人)</p>	<p>IV 今後の取組内容</p> <p>1. 認知度向上と情報発信 ・つしま子カラ発信推進事業及び観光リニューアル事業による都市部での観光物産PR展開(東京・大阪・福岡・韓国) ・福岡事務所・釜山事務所を活用したPR・情報発信(継続) ・ご当地アニメツーリズム事業(H30.4～) 元寇を取り上げたマンガアニメ化にあわせたPR ・朝鮮通信使によるまちづくり事業(H30.6～)</p> <p>2. ユネスコ記憶遺産や日本遺産登録に関する取組 ・日本遺産魅力発信事業(案内板整備13箇所等)(H30.4～)</p> <p>3. 基盤整備 ・トレッキングルート造成(案内・誘導板、登山道整備)(H30.6) ・博物館建設事業(H29～) ・観光トイレの新設・洋式化(H30.6～) ・上質な宿泊施設の誘致(継続) ・園地・キャンプ施設の整備・拡充(H30.4～) ・市道島根子島線新設事業による観光バス混雑解消(H31～) ・廃道数を活用したサイクリング専用レーンの検討(H30.5～)</p> <p>4. 滞在型観光促進支援事業 ・旅行社・マスメディア対応事業(継続) 旅行商品造成に係る見所や食の紹介、取材協力を行う ・地域活性化支援事業(観光資源の掘り起こしや観光メニューの開発、交流人口拡大の仕掛けづくり)(継続) ・企画乗船券・搭乗券制度の構築により、島外観光客の運賃の低廉化を図り誘客の増加を図る(H30.9～) ・しま旅滞在促進事業に対する課題整理分析を行い、旅行商品造成や販売促進に繋げる(H30.5～) ・雨の日対策及び体験窓口一本化の検討(H30.5～)</p> <p>5. 韓国人向け受入体制の整備 ・周遊バス運行事業(継続) 観光地を周遊するバスを運行し、利便性向上を図る ・韓国旅行社・ガイド研修会開催(満足度の向上)(H30.12) ・港湾・ターミナル施設整備(浮桟橋:H30.7～、送迎駐車場検討)</p> <p>6. その他の新規取組事業 ・アウトドア魅力発信(PR展、高規格テント購入等)(H30.6～) ・光によるしま魅力アップ事業(H30.9～) 夜型観光を推進し、滞在時間の延長・宿泊につなげる ・サイクリングイベント(H30.10) 起伏に富んだ地形を活かした新規イベントとして取り組む ・フラワーロードの検討(H30.5～)</p>
	<p>III 主な課題</p> <p>1. 観光素材の活用と認知度の向上 2. 交通アクセス(島内外)利便性・低廉化 3. 受入態勢の整備 ・上質な宿泊施設の誘致などワンランク上の旅の提供 ・体験メニューの開発、ガイドの育成 ・地元観光関連事業者・従事者の意識の向上 4. 観光基盤整備 ・国際航路ダイヤが過密化し、バス不足・ターミナル施設の拡張が必要 ・道路、公共交通、案内板、道の駅の整備 ・観光施設・宿周辺の駐車場不足 ・外国人客のマナー向上と事故防止対策 ・キャンプ施設の老朽化対策と利用客のニーズに合わせた施設整備 5. 観光窓口のスマート化</p>	

出典：対馬市観光振興推進計画

2.5.3 有識者ヒアリング

地域が抱える課題、地域に取り望ましいエリアの活用方法や、ターミナル拡張や賑わいの創出に際して望まれる機能等を把握するため、対馬のまちづくりに知見を持つ専門家に対してヒアリングを実施した。

(1) ヒアリング対象及び内容

対馬市内のまちづくりに対する知見を有する学識経験者にヒアリングを実施し、下記について意見交換を行った。

1. 上対馬、比田勝港の現在の評価と課題、及び今後比田勝港が目指すべき方向性
2. 地域経済活性化に向けて望まれる施設整備、空間整備、デザイン設計
3. 本事業を担う民間事業者や、地域・行政に期待する事項
4. その他本事業への意見等

(2) ヒアリング結果

1. 上対馬、比田勝港の現在の評価と課題、及び今後比田勝港が目指すべき方向性について

(1) 地域の課題

- 上対馬では人手不足が深刻である。若者は勿論、65歳以上の働き手を商店街の各店舗が取り合っているような状況であると聞いている。
- また、かつて給与の高い外部企業に人材が流出し、閉店した店もあると聞いている。地域活性化に際して外部の力を活用することは重要だが、地域との連携も念頭に置いてほしい。

2. 地域経済活性化に向けて望まれる施設整備、空間整備、デザイン設計について

(1) 賑わい施設について

- 以前厳原地区で地域住民と意見交換を行った際、「これからは日本人観光客もターゲットとし、安定した集客を図れるような取組が必要なのではないか」という声が挙がった。
- 比田勝でも同様の声が挙がる可能性がある。その場合、賑わい施設においては韓国人観光客のみならず日本人もターゲットとした内容を含めることができれば理想であるが、その実現性については確認する必要がある。

(2) 散策道等について

- 韓国人観光客は歩くことに抵抗が無いような印象を持っている。賑わい施設が韓国人観光客のニーズに沿った施設であれば、多少ターミナルから離れた立地でも集客には影響しないのではないかと。
- 散策道を整備するのであれば海に近い場所とし、入江の雰囲気を楽しめるようにするのが良いのではないかと。港の雰囲気を楽しむことは比田勝地区の特徴の1つである。

(3) その他

- 対馬の玄関口である比田勝港において、対馬の魅力を伝えることは極めて重要である。ターミナル拡張に併せて、対馬の魅力が伝わるような施設となしてほしい。

3. 本事業を担う民間事業者や、地域・行政に期待する事項について(地域へ配慮すべき事項等も含めて)

- 今回の事業者募集にあたり、市としての今後の比田勝の将来像のようなものを策定するのか。民間活用ではあるが、全てを民間事業者に委ねるのではなく、市がこの民間活用を通じて達成したいねらいを明確にすべきではないか。民間事業者の目線で考えた場合でも、市のねらいは気になるはずである。
- 仮に賑わい施設を整備した場合、人手不足がさらに深刻化する可能性がある。小値賀島や五島においては若い労働力の確保のために移住促進の取組を進めているが、本事業と併せて市として移住促進の取組を検討することも考えられるのではないか。

4. その他

- 日本人に訴求できそうな観光資源として、またターミナルや賑わい施設においてPRすべき観光資源として、例えば烏帽子岳展望台や和多都美神社がある。いずれも美しい景観を楽しむことができ、若者目線では所謂「インスタ映え」を狙えるスポットである。このように、「自然」や「寺社」をテーマに訴求することが考えられるのではないか。
- 例えば羽田から韓国まで飛行機で行き、その後ジェットフォイルで対馬へ、対馬観光後に福岡に向かうといったような観光ルートが考えられるが、往復割引の適用対象外となるため、ツアー会社からするとツアーを組成しにくいという課題がある。

(3) 有識者ヒアリングから得られる示唆

ヒアリング結果から、比田勝地区のまちづくりに関して以下の示唆が得られる。

(1) 今後のまちづくりへの期待	
情報発信機能の強化	対馬の玄関口である比田勝港において、対馬の魅力を伝える情報発信機能の強化が求められる。
(2) 課題・制約	
働き手不足への対応	ターミナル及び賑わい施設運営等を民間委託した場合の働き手の不足が懸念される。
(3) その他	
市としての民間に期待する事項の明確化	民間委託に向けた検討においては、将来的なエリア、事業の将来像、及び地域への貢献等として民間に求める事項を整理する必要がある。

2.5.4 地元住民ヒアリング

地域が抱える課題、地域に取り望ましいエリアの活用方法や、ターミナル拡張に際して望まれる機能等を把握するため、地元でまちづくりに取り組む住民に対してヒアリングを実施した。

(1) ヒアリング対象及び内容

地元の大手事業者や地元でまちづくりに取り組む住民に対してヒアリングを行い、下記について意見交換を行った。

【表 2.8 ヒアリング対象】

ヒアリング対象	経歴・まちづくりへの関与
A 氏	<ul style="list-style-type: none"> ・地元建設会社の代表取締役。当該建設会社は、近年比田勝内の店舗の改装等を請け負っている。 ・自治会長も務めており、住民の意見を把握している。
B 氏	<ul style="list-style-type: none"> ・地元大手建設企業の代表取締役。商工会の役員を務めるなど地域の中心的存在。 ・船舶代理店の代表取締役、宿泊施設運営会社等の代表取締役も兼任。まちおこし団体の代表等も務めており、観光客の傾向や地域振興についても精通。 ・建設企業の先代代表取締役は比田勝港における韓国航路の先駆けとなった船舶代理店の初代表取締役であり、B 氏はその意志を引き継いでいる。
C 氏	<ul style="list-style-type: none"> ・韓国出身。韓国で記者として働いていたが、6年前に対馬に移住。 ・当初は県職員の独身寮の払い下げを受けペンションを経営していた。現在は古里地区の土地を住民から買い、ゲストハウス経営及びレンタルサイクル事業を営む。
D 氏	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶代理店の代表取締役 ・元々別の船舶代理店にて勤務していたが、ペンション経営等のために独立。それまでの培ったノウハウ・人脈を活かし、新規参入してきた海運事業者の船舶代理店業務を受託。 ・およそ10年前に市有地をペンションとして活用することを市に提案。先駆的な取組として市も提案を受け入れ、市有地を有償で貸付けることとなった。同時期からまちづくりのために島内の若者を集め、議論している。中には実際に飲食店等の事業を起こした者もいる。

【表 2.9 ヒアリング内容】

1. 近年の観光客の動向等
2. 比田勝港及び周辺地域が今後目指すべき姿
 - (1) 韓国人観光客向けに必要な機能・取り組み
 - (2) 国内観光客向けに必要な機能・取り組み
 - (3) 地元住民・市民向けに必要な機能・取り組み
3. 比田勝港の再整備・運営事業への意見、要望
 - (1) ターミナル内に新たに導入することが考えられる公共的機能
 - (2) ターミナル内またはターミナル周辺に新たに導入することが考えられる民間施設・機能
 - (3) 観光バス・タクシー・レンタカー・自家用車等の動線や、バス待機場・駐車場スペース等のあり方について
 - (4) フェリー利用者、観光客、地元住民・市民の歩行動線のあり方について
 - (5) 地域の活性化に向けて比田勝港において今後新たな取り組みとして考えられること
4. その他、ターミナル・民間施設運営者に対して要望していきべき事項、市や県への要望等

(2) ヒアリング結果

A 氏	B 氏	C 氏	D 氏
1. 近年の観光客の動向等			
-	<ul style="list-style-type: none"> ・以前は団体旅行（旅行代理店が販売する旅行商品を利用）が多かったが、近年は個人旅行が増加している。 ・新規参入する韓国の旅行代理店が増え、旅行商品の価格競争が激しくなっていると聞く。徐々に撤退する代理店も出始めており、今が過渡期かもしれない。 ・個人旅行が増加していることから、空き時間を過ごせる賑わい施設の需要は大きいように思う。 ・一方、個人旅行が増えたことによりレンタカーの利用も増え、交通マナーについて住民からの苦情も増えている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・最近の韓国人観光客は団体旅行が減り、若者の個人客が増えている。今後その傾向は続くだろう。 ・韓国の若者が求めている要素は”癒し”と思われる。韓国の若者は厳しい就職競争に晒され、ストレスを感じている人が多い。対馬を訪れ、山や海に囲まれながら音楽を聴いたり、温泉に入ったりしてゆっくりと過ごしている。 ・近年は比田勝内に宿泊施設が増え、さらに東横インが建設中である。一部では民泊も始まっている。今後しばらくは比田勝内の夜間人口の増加が続くのではないかと。 ・近年は必ずしも釜山市民が対馬を訪れているわけではない。以前はチェジュ島が人気だったが、近年は対馬が人気である。韓国内の鉄道網が広がったことで（2010年に韓国高速鉄道の釜山ソウル間が開通）ソウルからのアクセスが良くなったことが影響しているのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> ・若者からの需要が大きいと、しばらくは韓国からの需要は維持されるように思う。おおよそ10年程度は需要があり続けるのではないかと。釜山市の人口は380万人、周辺まで含めると1,000万人と非常に多い。また近年釜山港がKTX（韓国高速鉄道）の駅のそばに移転し、ソウルからのアクセスが改善されたことも好機である。 ・日韓関係が多少悪くなった時期もあったが、韓国人観光客は減少しなかった。韓国人は対馬を日本の他地域よりも心理的に近い場所と捉えているように感じており、多少の日韓関係の悪化は観光客数に影響しないように思う。
2. 比田勝港及び周辺地域が今後目指すべき姿			
(1) 韓国人観光客向けに必要な機能・取組			
<p>①地域連携機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・野菜・魚介類等の特産品販売所を賑わい施設内に設置することは考えにくい。 ・比田勝で採れる野菜は比田勝内に卸す程度の量しかない。大量生産しているのはアスパラ・紅茶程度である。 	<p>①地域連携機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、観光客が対馬の特産品に触れる機会が少ないように思う。対馬の特産品との接点となる施設を希望したい。 	<p>①休憩機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・個人的には比田勝の魅力は海であると考えている。ターミナル～バス待機場間の散策路を、水辺を楽しむ場として活用できればと思う。 	<p>①地域連携機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対馬の特産品販売所に対する需要は少ないように感じている。

<ul style="list-style-type: none"> ・鮮魚は大量に獲れるが、韓国人観光客からの需要は小さいように思う。一部の韓国人は釣りを楽しみ、釣った魚を国に持って帰るが、店舗で鮮魚を買う人は少ないのではないか。 			
<p>②情報発信機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トレッキング情報を中心に、ターミナルにおける情報発信を強化することが考えられる。 ・トレッキングは韓国人に非常に人気である。ただし、現在は比田勝内にはトレッキングルートが1ルートしかなく、ルートから外れて山に勝手に侵入する人もいる。半分は情報発信、半分はマナーの啓発の意味を込め、おすすめのトレッキングルートやトレッキングの楽しみ方の紹介を強化してはどうか。 ・そのほか、景勝地や商店街等の紹介や地域製品の紹介等を行ってはどうか。 	<p>②その他（飲食店）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飲食店が不足している。増加する需要に供給が追いついておらず、どの飲食店でも昼間は行列ができています。 ・夜間の飲食店も少ない。多くの韓国人がスーパー・コンビニ等で夕食を購入し、ホテルの自室で食べているのを目の当たりにし、勿体なく思う。 ・対馬の産品もしくは日本食を提供する飲食店等があると良い。 ・飲食店を開業したいと考えている事業者は一定数いるように思う。商店街でテナント募集が始まるとすぐに応募があり、新たな飲食店が開店する。つい最近も商店街の中に定食屋が新しく開店した。 	<p>②情報発信機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対馬は韓国人に対して対馬を紹介する場であるとともに、日本を紹介する場でもある。日本を知ってもらう、正しく伝えるための施設とするのが良いのではないか。 ・韓国の若者は古い日本の町並み（昭和の雰囲気）を好む。また、茶道や日本庭園は日本を感じやすいように思う。 ・韓国の若者は日本文化を求めている。比田勝内で営業している着物レンタルは1日50人～60人の利用がある。 	<p>②その他（飲食店）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、比田勝内に居酒屋は3、4軒ある。ただし、いずれも混雑しておりなかなか入れない。 ・家族経営の飲食店の場合は、1日中開店することは体への負担が大きいため、確実な集客が見込める昼間の営業のみに絞っている。 ・夜間も営業している飲食店に対する需要は大きいように思う。居酒屋、ラーメン屋、うどん屋等である。また、屋台が集合した横丁も昔ながらの日本の雰囲気があり良いのではないか。
<p>③防災拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・賑わい施設について、防災拠点としての機能に重点を置く必要はないように思う。 	<p>③その他（アミューズメント）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本のサブカルチャーであるアニメ関連の商品を使ったクレーンゲームやカプセルトイ（ガチャガチャ）などの需要があるのではないか。 ・大型のビデオゲームを設置するようなゲームセンターも需要があると思われるが、リピーターを増やすためには機材の頻繁な入れ替えが必要と考えられ、留意が必要である。 	<p>③その他（飲食店）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本の食事に対する需要は大きい。具体的にはラーメン、寿司、居酒屋等である。 ・釜山は以前と比べて漁獲量が減っている。対馬の魚介を提供する飲食店に対する需要も大きいように思う。 ・水族館や、居酒屋の中に生け簀を構えることで対馬の魚を紹介することも考えられるのではないか。 	<p>③その他（アミューズメント）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アミューズメント施設の需要もあるように思う。ただし、最近ではバスやレンタカーの利用者が多いため、アミューズメントのように長時間滞在する施設を整備するのであれば必ずしもターミナル付近でなくてもよいのではないかと考える。
<p>④その他（飲食店）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・比田勝は飲食店（特に晩御飯）や居酒屋が少ない。 	<p>④その他（免税店）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既に比田勝内に2軒あるが、さらに免税店を設置することも考えられ 	<p>④その他（アミューズメント）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アニメ等のサブカルチャーに対する需要も大きい。関連グッズの販売店 	<p>④その他（マナーの啓発）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マナーの啓発を強化すべきと考えられる。韓国人は自転車で神社や学

<ul style="list-style-type: none"> ・昼間に営業している店舗はそれなりにあるが、夜まで営業している店舗は比田勝内に6軒程度しかない。また、これらも閉店時間が早い場合が多いため、晩御飯を調達できず彷徨っている韓国人を見かけることがある。 ・昼間も混雑しており、11時から14時の間は行列が発生している飲食店が多い。 ・賑わい施設に飲食店を導入するのであれば、晩御飯やお酒を提供する店舗に対する需要が大きいように思う。 	<p>る。買い物を主目的とする観光客も多く、需要はあるものと考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・免税店には消費税免税店(TAX-FREE)と保税免税店(DUTY-FREE)があるが、保税免税店を想定している。 ・ソウルや東京でロッテが経営する市中免税店のように、店頭で支払いを行い、出国手続きの際に商品を引き渡す方式を採用することで免税店を設置できないかと税関職員に相談をしたことがある。その際は許可できないといわれたが、数年前の話のため、現在では規制が変わっている可能性はある。設置の可否については確認が必要と考えられる。 ・現在のダイヤグラムでは、日帰りの観光客は免税店をゆっくり見て回る時間が確保できないのではないかと考えられる。 ・日本に入国する場合と韓国に入国する場合で、免税の対象となる商品の個数や重量が異なる。 	<p>等の需要があるのではないかと。比田勝消防署の前にアンパンマンの飾りが置かれているが、観光客がその前で写真撮影をしている姿を頻繁に見かける。</p>	<p>校に侵入する。また、韓国人にとってランドセルが珍しいことから、小学生を撮影する事例が発生している。さらに、ごみのポイ捨ても多い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市は現在、入国手続きの待ち時間の間にマナー遵守を伝える動画をモニターに流しているが、取組強化が必要ではないか。
<p>⑤その他(免税店)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・免税店での買い物が旅行の主目的となっている観光客もいるため、免税店には一定の需要が見込めるように思う。ロッテがソウルや東京で経営する市中免税店のように、支払いのみを店頭で行い、引き渡しを出国手続き時に行う方式もある。 			
<p>⑥その他(ゴミ箱・ゴミステーション)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・韓国人観光客がゴミや食べ残しを町中に捨てていく。まちの美観を保つため、地域にゴミ箱やゴミステー 			

<p>ションがあると良いと思う。</p>			
<p>(2) 国内観光客向けに必要な機能・取組</p>			
			<ul style="list-style-type: none"> ・国内観光客を増やしたいという声も一部では聴くが、具体的に必要な機能は思いつかない。 ・本事業とはかけ離れてしまうが、島内の観光資源の磨きあげが必要と考えられる。近年は観光バスが不足している。九州大学のゼミが団体旅行で対馬を訪問してくれた際にバスを手配できなかったことがあったため当方で中型免許の限定解除を行い、バス事業を開始する予定である。
<p>(3) 地元住民・市民向けに必要な機能・取組</p>			
<p>①総論</p> <ul style="list-style-type: none"> ・賑わい施設は観光客だけでなく地元住民の利用も想定してもらいたい。 ・ただし、現時点で地元住民向けに不足している機能は思いつかない。 ・地元事業者と需要を奪いあうようなことは想定されず、むしろ韓国人観光客向けの賑わい施設とすることは地元事業者からも望まれているように思う。 ・ハンゲルが目立つ施設のように、韓国人場合、地元住民が敬遠する可能性がある。日本風の外観とするのが良いのではないか。 <p>②その他（アミューズメント）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元の若者からはアミューズメント施設に対する要望を聞く。韓国人観光客も若い人が多いため、クレーンゲームなどを備えたゲームセンター、あるいはビリヤードやダーツ等があると韓国人観光客・地元住民 	<ul style="list-style-type: none"> ・特段思いつかない。 ・現在開催しているイベントは商工会青年部が中心となって行う花火大会である。年に1度開催している。また、本年度は商店街の中で認定農業者等が収穫した野菜等を販売する軽トラ市を開催した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・賑わい施設ができれば、地元住民も自然と利用するように思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地元住民向けの機能は特段不要ではないか。考え方としては韓国人観光客を主なターゲットとしつつ、地元住民も寄りやすい場所とするのが良いのではないか。前述した飲食店等であれば、自然と地元住民も利用するように思う。 ・比田勝内に増えている大きなハンゲルの看板のように日本の風景とかけ離れすぎると、地元住民に敬遠されてしまう恐れがある。日本の景観を守ることは必要と考えられる。

<p>双方からの需要が見込めるのではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アミューズメント施設にはカフェや軽食を併設することが考えられる。 			
<p>3. 比田勝港の再整備・運営事業への意見、要望</p>			
<p>(1) ターミナル内に新たに導入することが考えられる公共的機能</p>			
<ul style="list-style-type: none"> ・情報発信機能 		<ul style="list-style-type: none"> ・情報発信機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・2. で記載した機能について、ターミナル内・賑わい施設を指定する発言は特段なし。
<p>(2) ターミナル内・周辺への導入が考えられる賑わい施設・機能</p>			
<ul style="list-style-type: none"> ・免税店、アミューズメント施設、飲食店 	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食店、免税店、アミューズメント 	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食店、アミューズメント、情報発信機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・2. で記載した機能について、ターミナル内・賑わい施設を指定する発言は特段なし。
<p>(3) バス等の動線、駐車場等のスペースについて</p>			
<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場については特にルールが設けられていない状態である。 ・利用料金を徴収することで混雑の緩和につながるのではないか。 ・住民からは、狭い道で大きなバスとすれ違う場面が島内の至る所で発生しているため、一方通行とする等の対策をしてほしいという意見が出ている。 ・仮に賑わい施設を新設することで駐車場の台数が減ったとしても、仕方がないように思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・仮にターミナル近辺でイベントを開催する場合、駐車場の不足が懸念される。前述した花火大会の際には駐車場が不足するため、市役所の駐車場に駐車し、徒歩で会場まで向かう人が多い。 		<ul style="list-style-type: none"> ・観光バスのドライバーからは駐車場のルールを作してほしいという意見を聞く。有料化すれば混雑が解消されるのではないか。
<p>(4) フェリー利用者や観光客等の歩行動線のあり方について</p>			
<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルから市有地の駐車場までを歩道として整備し、水辺を楽しめるようにするとともに、イベントを開催するスペースとして利用してはどうか。 ・賑わい施設周辺もしくは歩道周辺に屋台を出せば多くの利用者が見込めるように思う。 			
<p>(5) 今後の新たな取組として考えられること</p>			

4. その他			
<p>①雇用について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・働き手不足が深刻な課題である。対馬市役所が職員を募集しても集まらない。対馬で生活し続けたいという若者が非常に少ない。 ・住民の中にも仕事を選好みし、結果的に定職に就いていない人もいる。 ・賑わい施設を整備した場合の働き手の確保は課題となるように思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・賑わい施設を整備した際に入居を希望する比田勝の事業者がいない可能性もある。特に高齢の方の中には、今から新たにチャレンジしようという気概を持つ人は思い浮かばない。厳原の事業者が入居を希望する可能性はある。 	<p>①雇用について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・賑わい施設は雇用の創出につながり、島外への若者の流出の抑制にもつながるのではないかな。 	<p>①賑わい施設への地元事業者の入居について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・賑わい施設への入居を希望する事業者はいるように思う。事業拡大をねらう飲食店経営者が比田勝内にいる。
		<p>②島外企業と地元企業の連携について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・比田勝の事業者十数名が集まり、韓国人観光客をターゲットとする新規ビジネスを話し合う場があるが、当方は参加していない。 ・地元企業同士だと競争意識を持ってしまうこともあるが、大手企業に対してはそのような意識は持たないように思う。大手が参入した場合、地元企業との連携、まちづくりに向けた協議の場等は自然と生まれるように思う。 	<p>②雇用について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当方は様々な事業を営んでおり、全事業で22名の従業員を雇用している。 ・近年は島内で働き手を確保することは極めて困難であるため、韓国人を雇用しないと必要な人数を確保できない。仮に賑わい施設を設けたとしても、島内の若者の就業は期待できないように思う。 ・ワーキングホリデー制度の利用者も雇用している。中には、ワーキングホリデーを経て就労ビザを取得し、長期就労している韓国人もいる。 ・対馬の文化として賃金よりも周囲との関係性を重視するため、高賃金により他の企業や店舗から従業員を引き抜くことは難しい。
			<p>③住宅不足について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・韓国や島外から職員を雇用する際の制約はアパート不足である。 ・長期休暇中の学生アルバイトの雇用を検討した際、アパートを探すのに2か月が掛かった。 ・韓国人の中にはルームシェアをし

			<p>ている人もいる。</p> <ul style="list-style-type: none">・比田勝港から車で 30 分圏内にはアパートの空室は殆どない。一部、古いアパートがあるのみである。・なお、比田勝には不動産業者はおらず、人伝手に空き家の情報を仕入れる。・廃校の住宅への改築を市に提案したことがあるが、法的な制約が多く難しい。
--	--	--	--

(3) 地元住民ヒアリングから得られる示唆

地元住民へのヒアリング結果から、今後の観光需要の動向や、まちづくりの課題・方向性に関して以下の示唆が得られる。

【表 2.10 地元住民ヒアリングから得られる示唆】

(1) 今後のまちづくりへの期待	
情報発信機能の強化	対馬の玄関口である比田勝港において、対馬の魅力を伝える情報発信機能の強化が求められる。またマナー啓発の取組強化も求められる。
韓国人観光客を主なターゲットとして施設を導入	韓国人観光客からの需要と地元住民からの需要に大きな違いはなく、上記の機能等を新たに導入した場合、自然と地元住民も利用するものとなるであろうことが伺えた。主な利用者として韓国人観光客を想定したターミナル拡張・賑わい創出が期待される。
賑わい創出に資する施設の例	韓国人観光客と、地元住民双方が楽しめる施設として、現時点で需要に対して供給が追いついていない飲食店、小売店、アミューズメント施設等が挙げられた。アミューズメント施設については、地元の若者にとっての娯楽施設が地域に存在しないという点からも望まれる。
(2) 課題・制約	
働き手の不足	島内の働き手不足が深刻な課題となっている。島内で働き手を確保できない場合、島外からの雇用も検討する必要がある。
(3) その他	
韓国人観光客の動向	釜山の人口は380万人、周辺(近隣の広域市・道を含む)人口は1,000万人と非常に多い。また、近年は必ずしも釜山市民が対馬に訪れているわけではない。韓国内の鉄道網が広がったことで(2010年に韓国高速鉄道の東大邱―釜山間が開通)ソウルからのアクセスが良くなったこと、2015年に釜山港国際ターミナルがKTX(韓国高速鉄道)の駅のそばに移転し、ソウルからのアクセスが改善されたことは好機と考えられる。ただし、需要動向については民間事業者の見方を確認する必要あり。
賑わい創出における地元と島外企業との連携	賑わい施設を整備した場合に事業展開を希望する事業者(飲食店経営者等)は比田勝地域内にもおり、民間委託時には島内企業との連携も期待される。

2.6 まちづくりの課題と方向性のまとめ

先行調査、専門家および地元住民へのヒアリングを踏まえると、今後の比田勝地区のまちづくりに期待される機能・取組、および課題・制約は以下のように整理される。

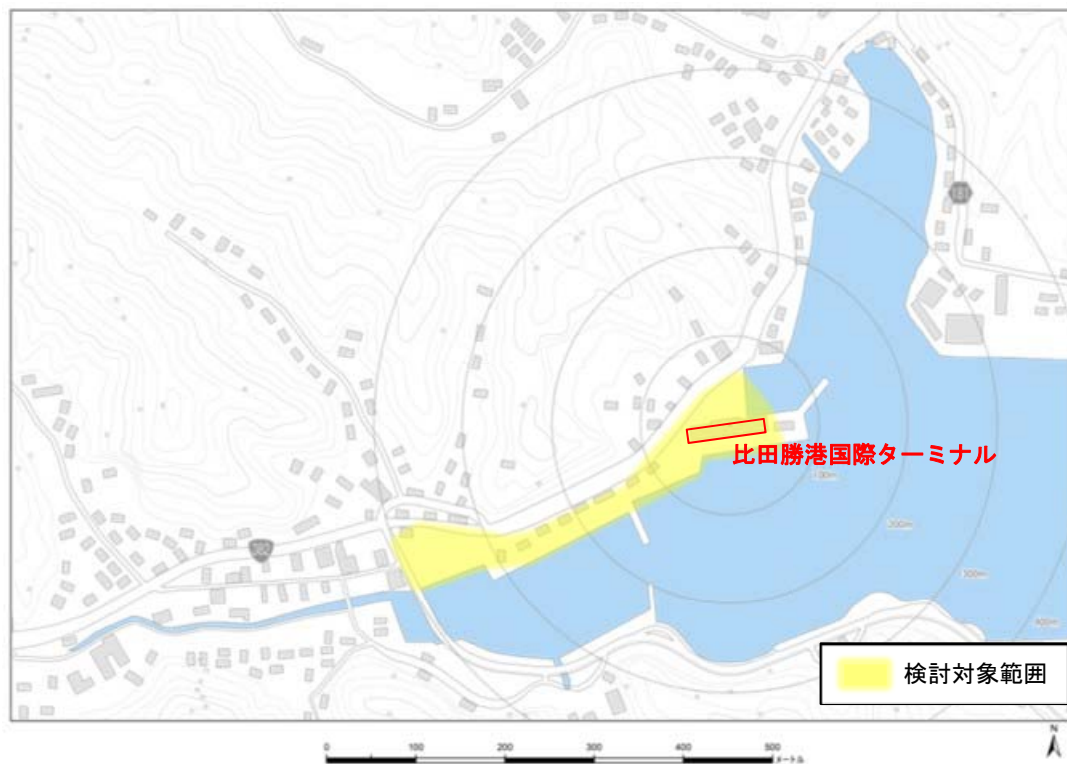
(1) 今後のまちづくりへの期待	
①エリア全体の方向性	
北の玄関口としての機能強化	北の玄関口として比田勝港を拠点とする対馬北部での滞在時間を長くし、地域（経済）の活性化を図る必要がある。
ターミナルと商店街を核としたエリア全体の活性化	旅の出発地・到着地である国際ターミナルの拠点機能を強化するとともに、地域のもう一方の核として商店街の活性化を図る。この2点をつなぐエリアの魅力を向上することで、国際ターミナルから商店街へ観光客の流れを誘導し、エリア全体の活性化を図る。
韓国人観光客を主なターゲットとした賑わい創出	韓国人観光客から求められる機能と地元住民から求められる機能の方向性に大きな違いはないことが考えられる。韓国人観光客を想定した賑わい施設であれば、自然と地元住民も利用するものとなるであろうことが伺える。
②具体的に求められる取組・機能	
情報発信機能の強化	対馬の玄関口である比田勝港において、対馬の魅力を伝える情報発信機能の強化が求められる。またマナー啓発の取組強化も求められる。
宿泊施設	比田勝地区全体として、ホテルや宿泊施設の誘致・改修を通じた観光客の受け入れ機能の強化が求められる。
賑わい創出	需要に対して供給が追いついていない飲食店、また韓国人観光客と地元住民双方からの需要が見込める機能として小売店、アミューズメント施設等が求められる。
(2) 課題・制約	
働き手の不足	島内の働き手不足が深刻な課題となっている。島内で働き手を確保できない場合、島外からの雇用も検討する必要がある。
(3) その他	
韓国人観光客の動向	釜山の人口は380万人、周辺（近隣の広域市・道を含む）人口は1,000万人と非常に多い。また、近年は必ずしも釜山市民が対馬に訪れているわけではない。韓国内の鉄道網が広がったことで（2010年に韓国高速鉄道の東大邱―釜山間が開通）ソウルからのアクセスが良くなったこと、2015年に釜山港国際ターミナルがKTX（韓国高速鉄道）の駅のそばに移転し、ソウルからのアクセスが改善されたことは好機と考えられる。しかし、民間委託の検討に際しては、需要動向について民間事業者の見方を確認する必要がある。
賑わい創出における地元と島外企業との連携	賑わい施設を整備した場合に事業展開を希望する事業者（飲食店経営者等）は比田勝地域内にもおり、民間委託時の島外企業との連携が期待される。

3 新ターミナル等整備計画の整理

3.1 地区の現状整理

本業務では、比田勝港国際ターミナル（以下、「国際ターミナル」）～西側商店街入口（概ね東西 400m）周辺の公有地（市有地及び県有地）を検討の対象とする。

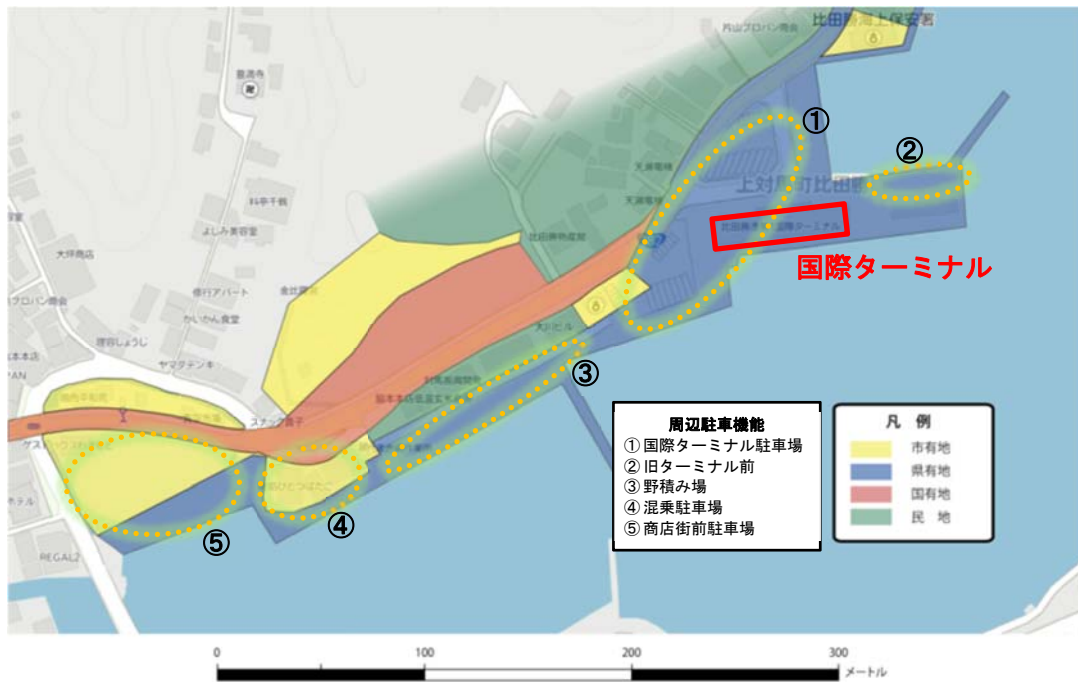
【図 3.1 比田勝国際ターミナルの位置および本業務における検討対象範囲】



3.1.1 土地所有区分

検討対象範囲周辺の土地所有区分は下図のとおりとなっている。対象範囲周辺の駐車場のうち、①,②,③が主に県有地（一部市有地あり）、④,⑤は主に市有地で、岸壁側が県有地となっている。

【図 3.2 検討対象範囲周辺の土地所有区分】



資料：対馬市提供資料より作成

3.1.2 土地・建物利用状況

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

なお、上対馬を代表する観光地である三宇田浜（比田勝から北東約 2 km）に、対馬市が誘致した大型ホテル（約 300 名収容）が開業予定となっている（平成 31（2019）年夏頃）。

【図 3.3 検討対象範囲周辺の土地・建物利用状況】



出典：対馬市提供資料

3.1.3 周辺駐車場の状況

対象範囲の駐車場機能は5箇所に分散している。

① 国際ターミナル駐車場

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

② 旧ターミナル前

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

③ 野積み場

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

④ 混乗者駐車場

水産加工場横に普通車16台分の駐車スペースがある（トラロープで駐車枠の仕切り線あり）。水産加工場は2019年3月解体予定で、これにより駐車可能台数は増加するが、現状での利用は少なく、常時数台程度となっている。

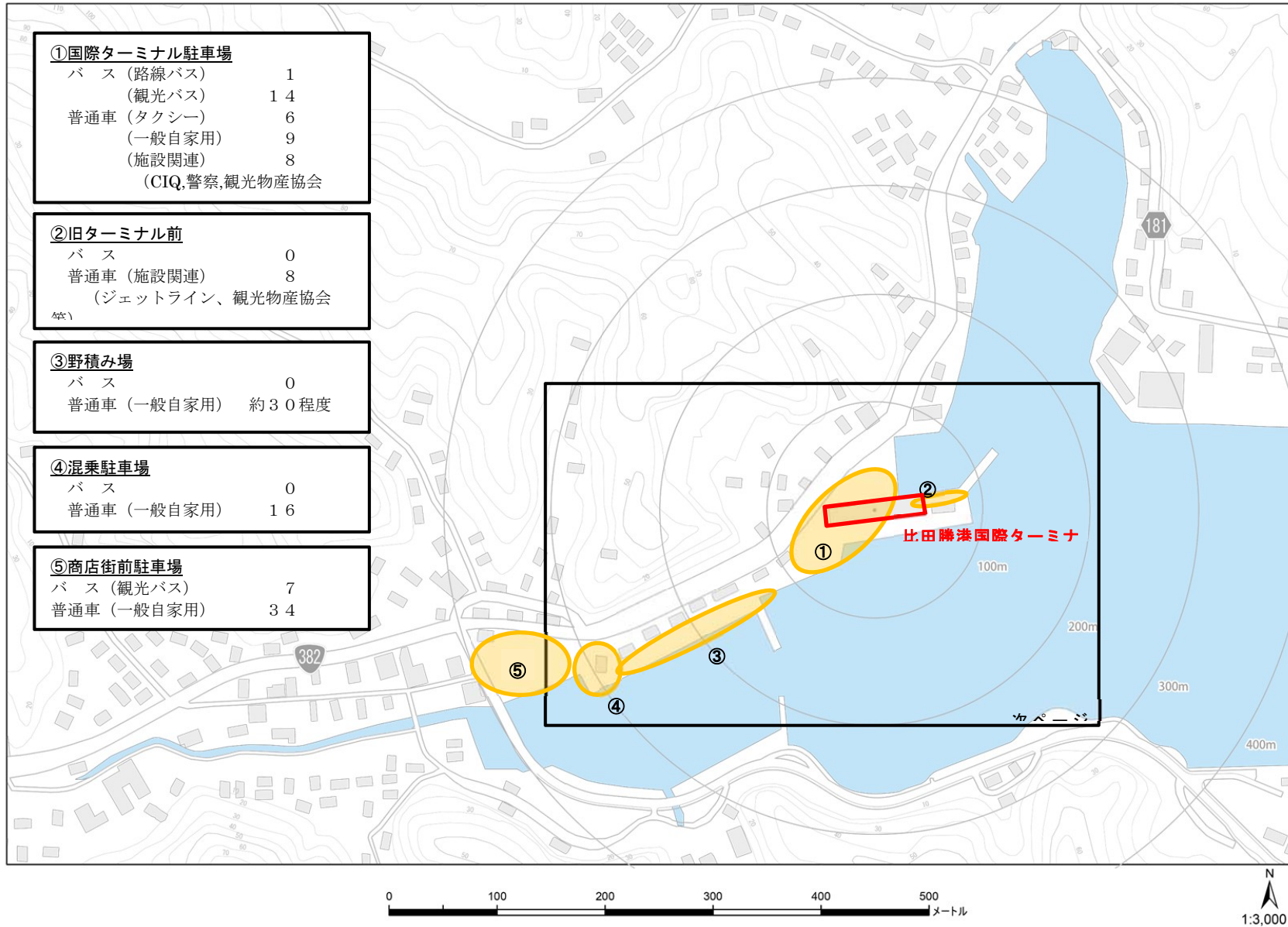
⑤ 商店街前駐車場

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

各駐車場機能についてまとめたものを次ページ以降に示す。

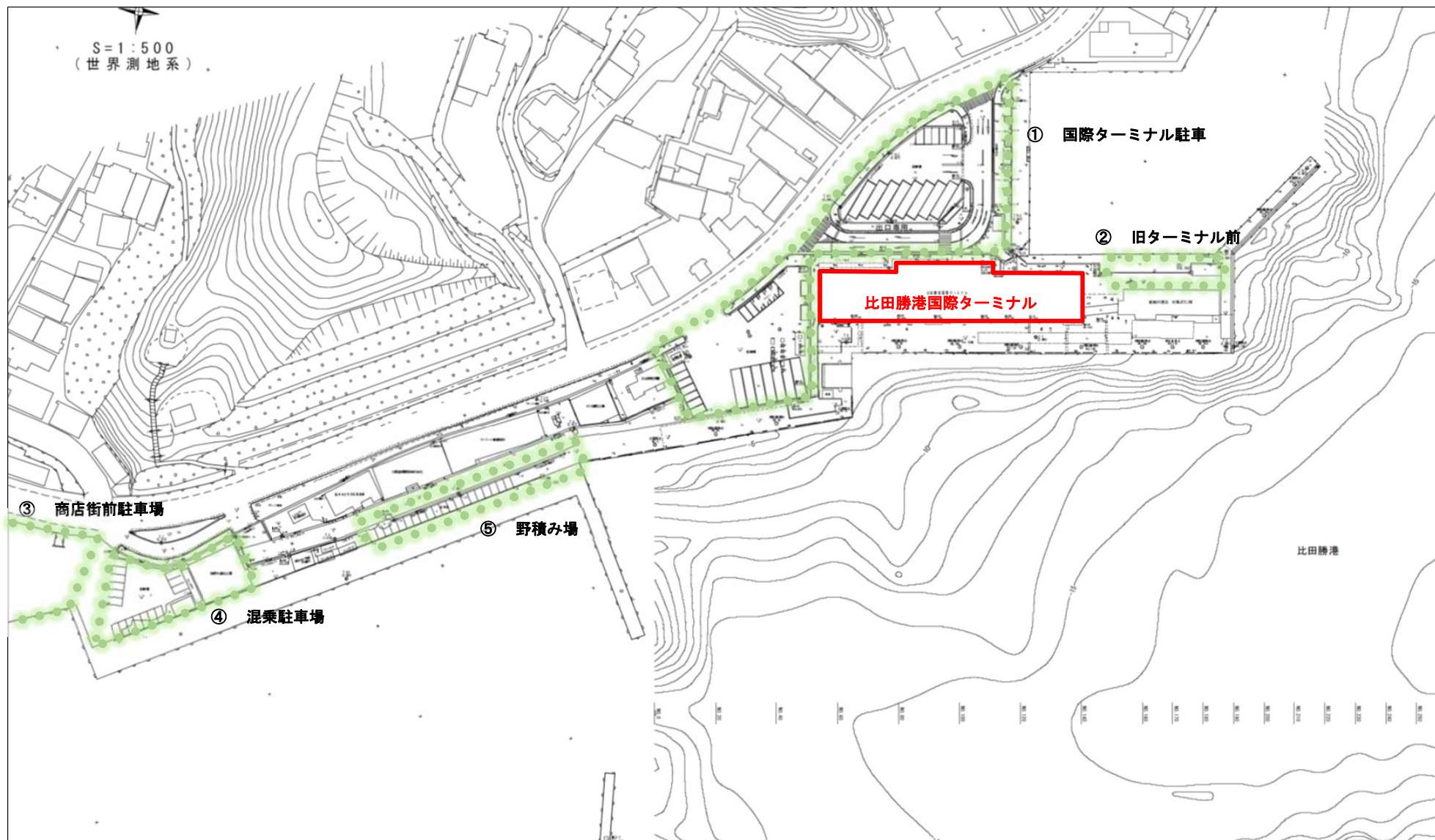
【図 3.4 駐車場機能の状況】

出典：対馬市提供資料より作成



【図 3.5 駐車場機能の状況 (拡大)】

出典：対馬市提供資料より作成



【図 3.6 各駐車場機能の概要】

出典：対馬市提供資料より作成

		① 国際ターミナル	② 旧ターミナル	③ 野積み場	④ 混乗駐車場	⑤ 商店街側埋立地
現況写真						
駐車可能 台数（駐 車枠数）	バス	合計 : 15 観光バス : 14 (ターミナル北側7,西側7) 路線バス : 1 (ターミナル北側)	0	0	0	観光バス : 10
	普通車	合計 : 23 タクシー : 6 施設関連 : 8 (CIQ 5,警察 1,観光物産協会 1, 国際ライン 1) 一般自家用 : 9	施設関連 : 8 (ジェットライン,国際ライン,警 備,観光物産協会 各 2)	一般自家用 : 約 30 程度	一般自家用 : 16	一般自家用 : 50
利用状況・その他		<ul style="list-style-type: none"> ・駐車枠線あり ・駐車枠数に関係なくバス待機がされており、多い時には一度に 20 数台駐車されていることがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車枠線なし ・スペースの一角にプレハブ倉庫 (8.7 m², ごみ保管用) を設置しているが、大量のごみ (免税店の箱など) の処理も課題となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車枠線なし ・2017 年に新規就航した混乗便の駐車場として、県が供用(県有地)。臨港地区外。 ・混乗便利用者ではなく、国際線関係者 (宿泊の送迎車、ターミナル内及び周辺の従業員等) が利用。 	<ul style="list-style-type: none"> ・トラロープで仕切り線あり。 ・水産加工場の撤去に着手されており (2019年3月解体予定)、駐車台数は増える見込み。ただし、現状での利用は少なく、常時数台のみ。 	<ul style="list-style-type: none"> ・普通車は商店街利用が大半 ・バスについては、臨時、フェリー外の観光およびフェリー待ちの観光バスによる利用が主。
国際ターミナルビルからの距離		0~100m	0~100m	100~300m	300m程度	300~400m
事業用地面積 ※対馬市より提供		ターミナル北側 : 約 2,400 m ² ターミナル西側 : 約 1,600 m ²	-	-	約 600 m ²	約 3,800 m ²
土地所有区分		長崎県	長崎県	長崎県	対馬市、長崎県	対馬市、長崎県
駐車場整備の考え方		<ul style="list-style-type: none"> ・現状と同数以上の駐車台数が必要だが、駐車場所は多少ターミナルから遠ざかることもやむを得ない。 ・バス待機場は検討区域内全体として現状程度またはそれ以上確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際ターミナル再整備により使えなくなるため、他で駐車スペースを確保する必要がある。 ・現状と同数以上の駐車台数が必要だが、駐車場所は多少がターミナルから遠ざかることもやむを得ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には、駐車用スペースとし、同じエリア (横一線) で駐車する。(現状は混乗利用者以外の駐車もあるが、今後の需要拡大を見据えて) ・周辺で十分な駐車場スペースが確保できる場合は、ターミナル~商店街をつなぐ空間としての有効活用もありうる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・水産加工場解体後は更地として、本事業に活用可能 (無料駐車場、バス待機場、民間事業用地、民間施設用駐車場等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街周辺の駐車場がほとんどなく、事業用地内で商店街利用者向けの駐車場は必要であり、現状と同数以上の駐車台数が必要。 ・バス待機場は検討区域内全体として現状程度またはそれ以上確保する。

3.1.4 島内観光バス保有台数

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

【表 3.1 島内観光バス保有台数（事業所別）】

平成30年1月26日現在

事業所名	大型	中型	小型	マイクロバス	その他	合計
	45～49人	～33人	～25人			
対馬交通（株）	4	4	2		大型2台	12
ホテル対馬	6	5	3			14
（株）ジェイアイランド	11	10	6			27
朝田観光	6	3	4			13
グリーンネット観光	3	1	1			5
（株）山田土木	5	4	2			11
（株）宝観光バス対馬営業所						0
合計	35	27	18	0	2	82

出典：対馬市提供資料

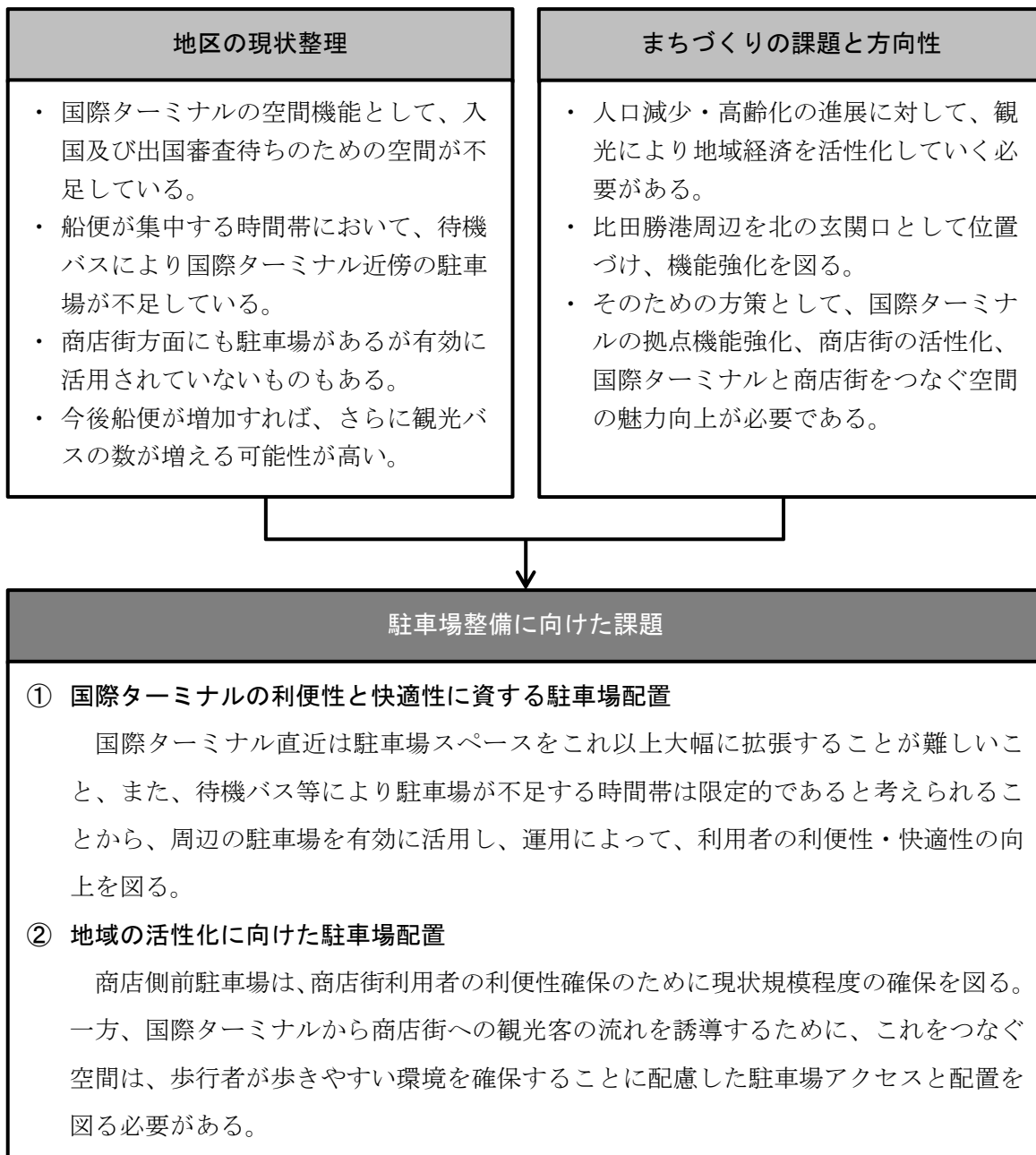
3.1.5 地区の現状整理のまとめ

- 国際ターミナル機能としては、入国審査待ち、出国審査待ちの人が滞留するための空間が不足している。
- 駐車場機能は、国際ターミナルから商店街間に 5 箇所あり、バス 22 台分（うち観光バス 21、路線バス 1）、普通車約 100 台分の駐車スペースが確保されている。
- 釜山便の充実に伴う韓国からの観光客数の増加により、船便が集中する前後の時間帯において、国際ターミナル近傍の駐車場（国際ターミナル駐車場）における待機バスが発生し、駐車場が不足している状況にある。
- 国際ターミナルから離れた位置にも駐車場機能が確保されているが、利用が少なかったり（混乗駐車場）、本来の利用目的以外に利用されている（野積み場）状況がみられる。
- 今後、敷地内建物が解体される予定があり（混乗駐車場）、駐車スペースを現状以上に確保することは可能だが、増加傾向にある韓国人観光客に伴い更に船便が充実した場合、現状以上にバスが増える可能性がある。
- 韓国人観光客がよく利用する店舗や、観光客増に伴い新設された店舗は、国際ターミナル周辺及び商店街北側に集中し、国際ターミナル～商店街北側間は少ない。

3.2 事業用地活用の方向性

3.2.1 駐車場整備に向けた課題

「地区の現状整理」および「まちづくりの課題と方向性」より、駐車場整備に向け下記にあげる2つの視点に基づく駐車場配置が求められる。



3.2.2 民間施設に求められる機能

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

地元団体や住民などの意見をもとに考えられる機能と施設例を下記に整理する。

【表 3.2 民間施設に求められる機能と施設例】

機能	施設例	対象者
休憩機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 温浴施設（日帰り温泉、足湯） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ フェリー客 ・ その他観光客
地域連携機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 産直魚類、野菜等の販売所 	<ul style="list-style-type: none"> ・ フェリー客 ・ その他観光客 ・ 地元住民
情報発信機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光案内所、パンフレット等観光案内・周辺情報の提供 ※ 国際ターミナル内への導入機能との棲み分けが必要（現ターミナル内にも観光案内機能あり） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ フェリー客 ・ その他観光客
交流活動拠点機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ サイクリング・トレッキングの拠点となる情報提供やグッズ販売等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ フェリー客 ・ その他観光客
防災拠点機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地震、ミサイル発射などの有事における情報提供、非常用電源、飲食料の備蓄 ※ 今後当エリアへの導入の必要性について整理が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元住民
商業（物販・飲食）機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土産店 ・ 飲食店 ・ 免税店 ※ ただし、周辺に 2 店舗あり。また、比田勝港は非開港であり、DTF をターミナル内に設けられない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ フェリー客 ・ その他観光客
アミューズメント機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺にない夜間にも楽しめる施設、ファミリー層も利用できるような各種ゲーム、アミューズメントが楽しめる施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・ フェリー客 ・ その他観光客 ・ 地元住民

3.3 新ターミナル整備計画

3.3.1 ターミナルの基本計画、配置計画

(1) 現ターミナルの課題（機能拡張の必要性）

現比田勝港国際ターミナルは、平成 28 年に供用開始されたが、当初想定以上の需要増を受け、既に施設の狭隘化が著しく、受入れ能力の限界が来ている。また、今後も韓国を中心とした新たな就航船、観光利用者の増加が見込まれており、施設の拡充による受入体制の強化が喫緊の課題となっている。

現施設機能における具体的な課題は下記の通り。

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

(2) 新ターミナルの整備方針（必要な機能の整理）

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

	現国際ターミナル	新国際ターミナル整備方針
建物	<ul style="list-style-type: none"> ・管理棟：S 造（プレハブ） ：2 階建て、898.06 m² ・審査棟：S 造（プレハブ） ：平屋建て、1,018.27 m² 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設を活用しつつ、改修、新設により必要機能を導入
主な機能	<ul style="list-style-type: none"> ・管理棟：発券カウンター、待合室、観光案内所（対馬観光物産協会）、売店（テナント）、喫茶コーナー、管理事務所（船舶代理店）、航路事業者事務所、CIQ 事務所、自動販売機、コインロッカー、トイレ ・審査棟：入管審査ブース：9 ブース／入国審査、4 ブース／出国審査、税関検査台 4 台、検疫検査ブース、動検検査室、植防審査室、入管検査室、税関検査室、警察官詰所、入国待合室、出国待合室、トイレ以上入国審査エリア ・バス待機場（ターミナル北側） 	<ul style="list-style-type: none"> ・入国審査ブースの増設及び入国待合室の拡張 ・出国待合室の拡張 ・発券カウンター及び航路事業者事務所の増設 ・CIQ 職員増員を見据えた新たな職員事務所の導入 ・テナント（飲食店等）のスペースの確保 ・上層部に新棟導入することから再整備を行う

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

(3) 新ターミナルの基本計画、配置計画

以上をふまえ、整理した計画は下記の通り。

① 審査棟3階案

1) 施設概要

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

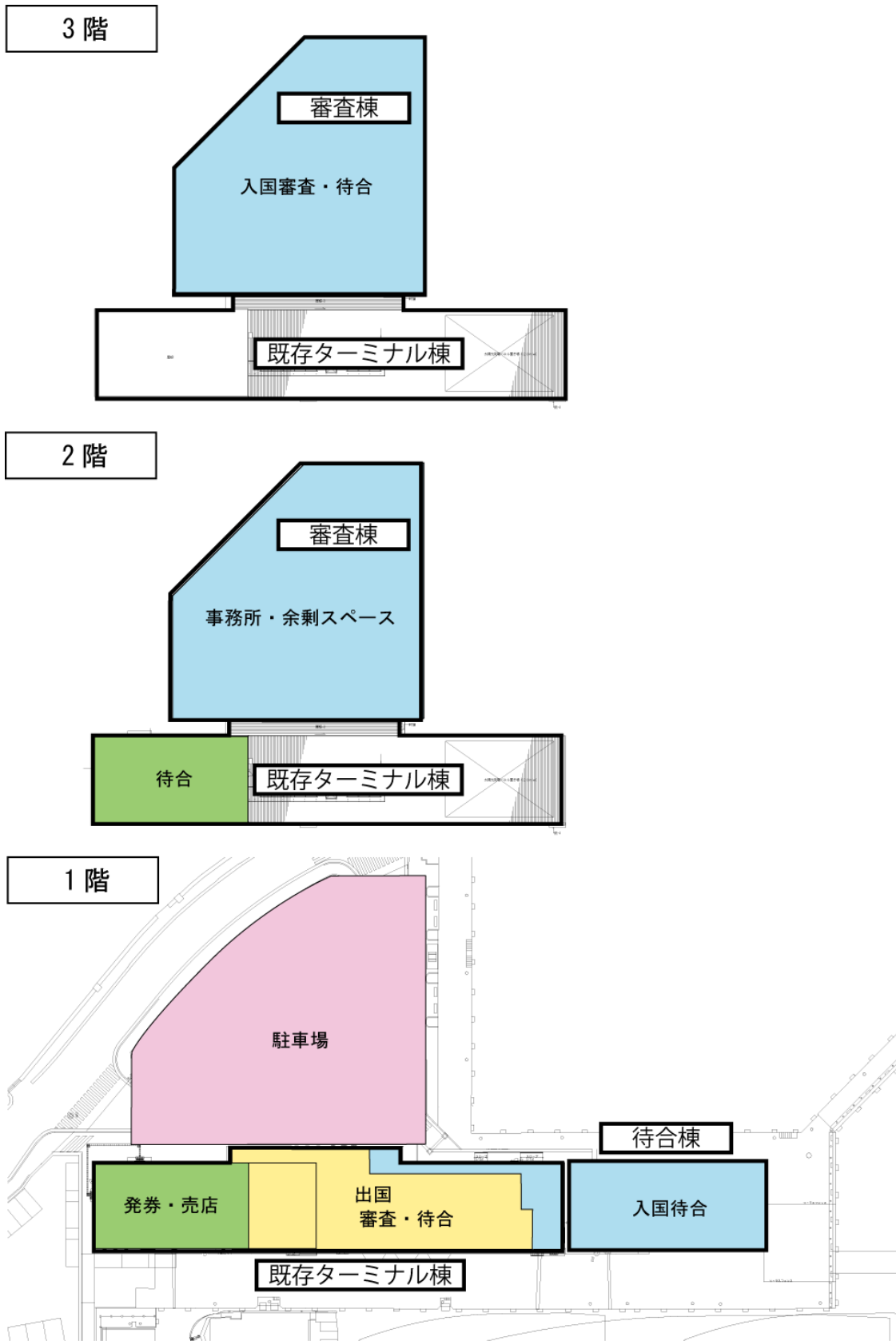
2) 導入機能の概要

機能	概要
1. 入国エリア	
入国審査ブース	<p>■最大審査対象人数を下記1,470名と想定し、審査ブースを導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オーシャンIIクラス1隻825名（将来予定） ・オーシャンクラス1隻445名 ・ジェットフォイルクラス1隻200名 <p>・ 最大審査人数を1時間以内に審査するために必要なブース数（審査時間1分/1人とする）は、1,470名÷60分≒24.5となり、25ブースが必要となる。</p> <p>・ 本基本計画においては15ブースを確保した（※）。</p> <p>・ 審査ブースは、すり抜けを防止するため対面型とした。</p> <p>※ 将来最大人数1,470名の場合は、1,470名÷15=98分となるが、オーシャンクラス1隻445名とジェットフォイルクラス1隻200名が同時に接岸する場合の審査時間は645名÷15ブース=43分となる。将来的な大型船舶の入港に向けては、①運用ダイヤの調整、②審査ブースの拡張での対応を計画（ただし対面型による拡張は困難）。</p>
入国待合室	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最大審査人数1,470名を考慮すると、同時滞留面積は一人当たり0.7m²と換算すると、1,470名×0.7m²/人=1,029m²となる。 ・ 本計画においては、審査棟に556m²確保した。滞留列を検証すると

	<p>最大 $556 \text{ m}^2 \div 0.7 \text{ m}^2 = 794$ 人同時に滞留できる計画となっている。また、既設待合棟を解体し、待合棟(平屋建)を建設する。入国待合棟は、596 m^2確保できるため、最大 $596 \text{ m}^2 \div 0.7 \text{ m}^2 = 851$ 人滞留できる。面積は合計で $556 \text{ m}^2 + 596 \text{ m}^2 = 1152 \text{ m}^2$を確保した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 滞留人数は合計で $794 \text{ 人} + 851 \text{ 人} = 1645 \text{ 人}$を確保した。
出国エリア	
出国待合室	<ul style="list-style-type: none"> 審査前の待合スペースは、既存ターミナル棟を改修し 442 m^2確保した。 $442 \text{ m}^2 \div 0.7 \text{ m}^2/\text{人} = 631$ 人の待合対応が可能。
出国ブース	<ul style="list-style-type: none"> 出国ブースは、既設 6 ブース+新設 4 ブースの 10 ブースを確保した。
管理エリア	
発券カウンター	<ul style="list-style-type: none"> 既存ターミナル棟の入口部に増設した。
航路事業者事務室の増設	<ul style="list-style-type: none"> 審査棟の 2 階に配置した。 船社ニーズをふまえて、部屋数、m^2について拡張した。
テナントエリア	<ul style="list-style-type: none"> 新ターミナル棟の 2 階に配置した。
駐車場エリア	<p>審査棟の 1 階には、一般車の駐車場、バス乗降場、タクシー乗り場を計画し、現在のバス待機場機能は周辺地に再整備することを別途整理した</p>

3)配置計画

配置計画は下記の通り。



② 審査棟 2 階案

1)施設概要、導入機能の概要

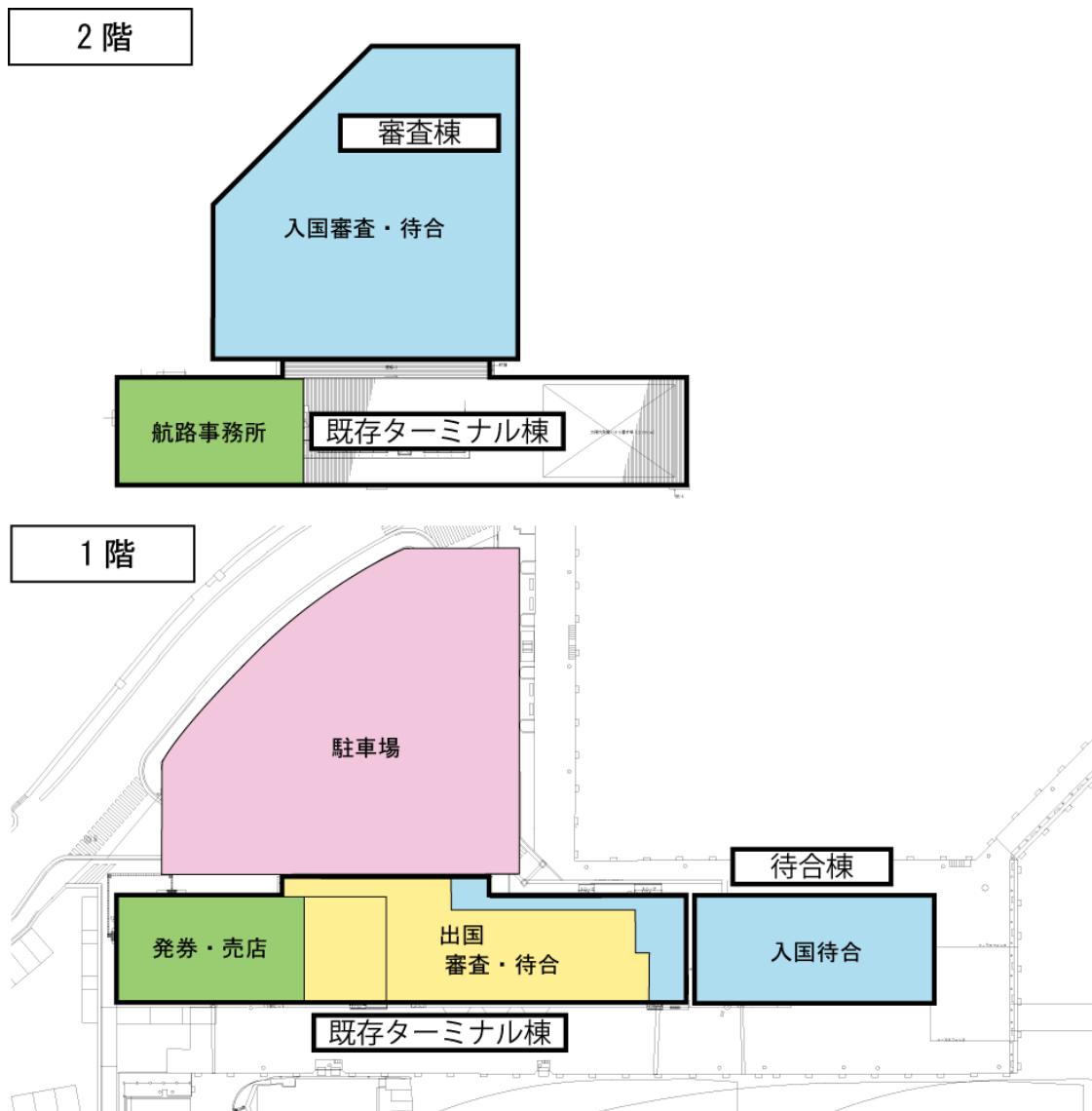
入国審査、出国審査及び待合室については 3 階案と同様の機能を導入した。

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

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

2)配置計画

配置計画は下記の通り。



3.3.2 事業費の算出

以上の計画案に基づき、概算事業費を算定した。

建設工事費算定に際しては、類似施設の先行事例等を参考とした。

なお、以下すべて税抜き額である。

(1) 設計費、工事監理費

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

(2) 各種調査費

内容	金額
地質調査費（5か所想定） （標準貫入試験、力学試験等）	[Redacted]

(3) 確認申請費等

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

(4) 建設工事費

① 3 階案

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

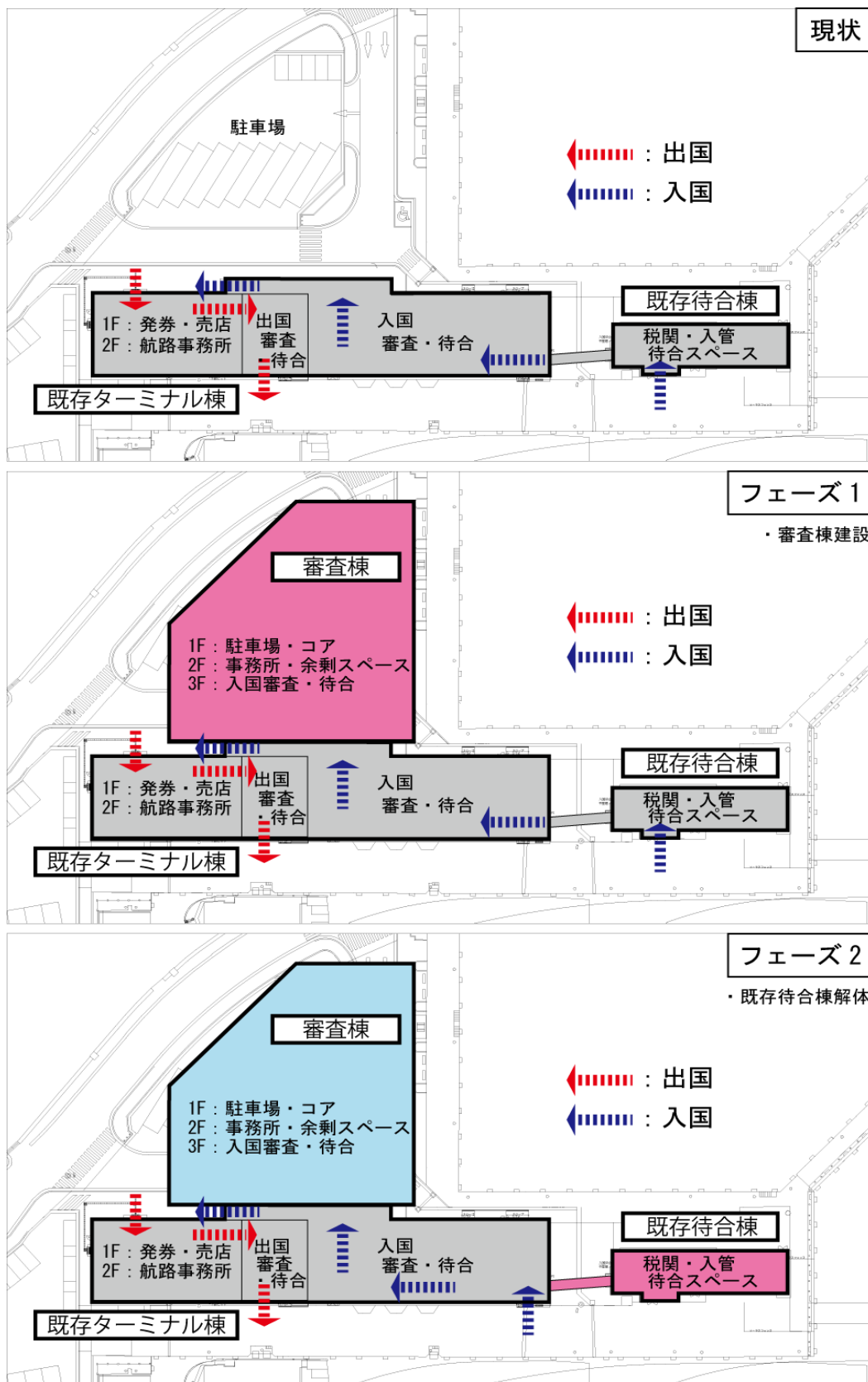
② 2 階案

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

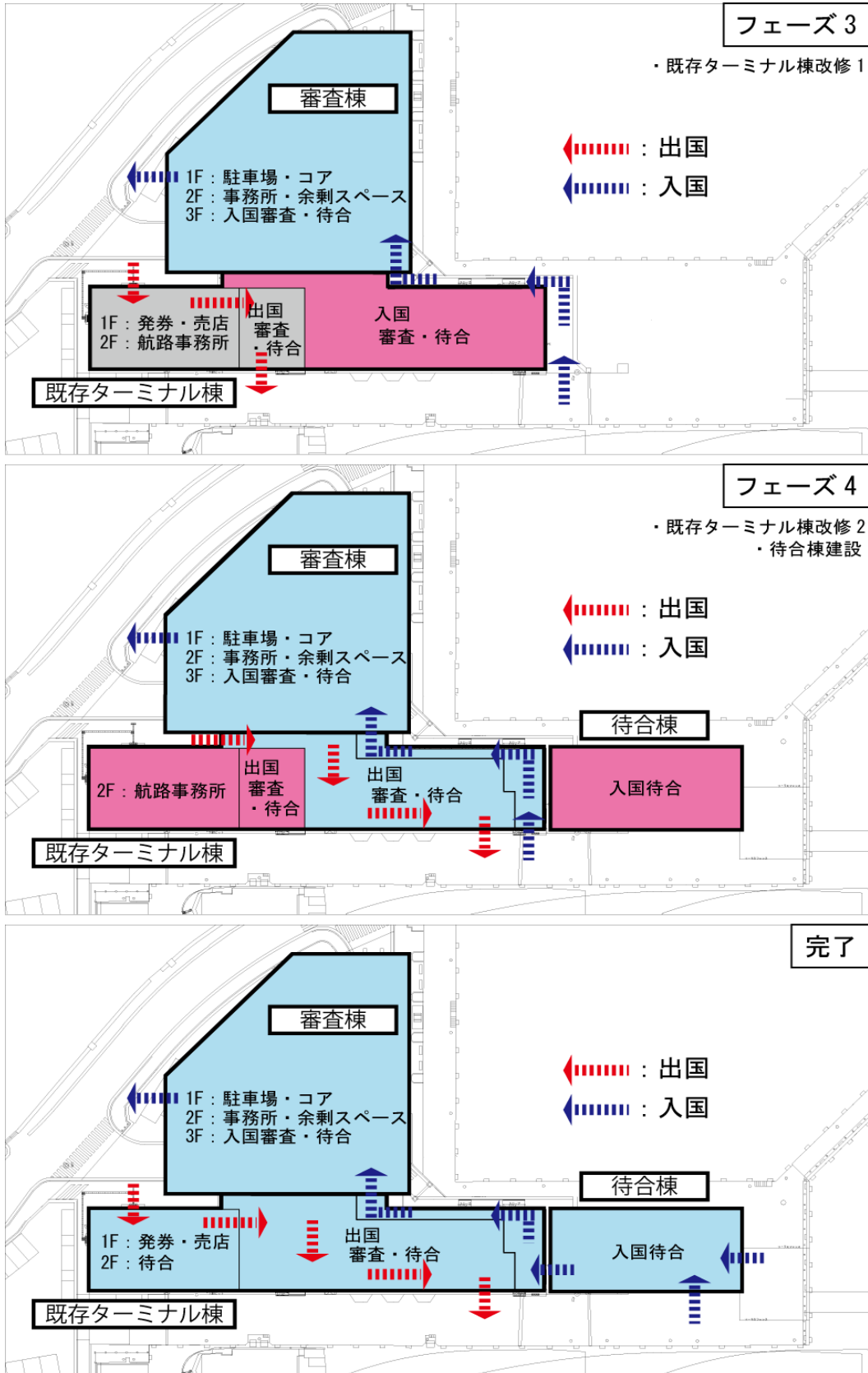
3.3.3 事業工程

(1) ローリング計画

① 3 階案



② 2 階案



(2) 工法上の留意点

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

(3) その他計画における課題等

整備期間中ターミナル北側のバス待機場、駐車場が使用困難になることから、整備期間と、ターミナル周辺地のバス待機場、自家用車駐車場の運用方法や、民間収益施設の導入に係るエリアの活用上の留意点等について整理を要する。

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

(4) スケジュール計画

3階案を想定した場合のスケジュール計画のイメージは下記の通り。

今後、ターミナル運営への影響もふまえて精査する必要がある。

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

以上、合計：28カ月（うち建設工事期間：17ヶ月）

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

3.4 駐車場配置計画の考え方

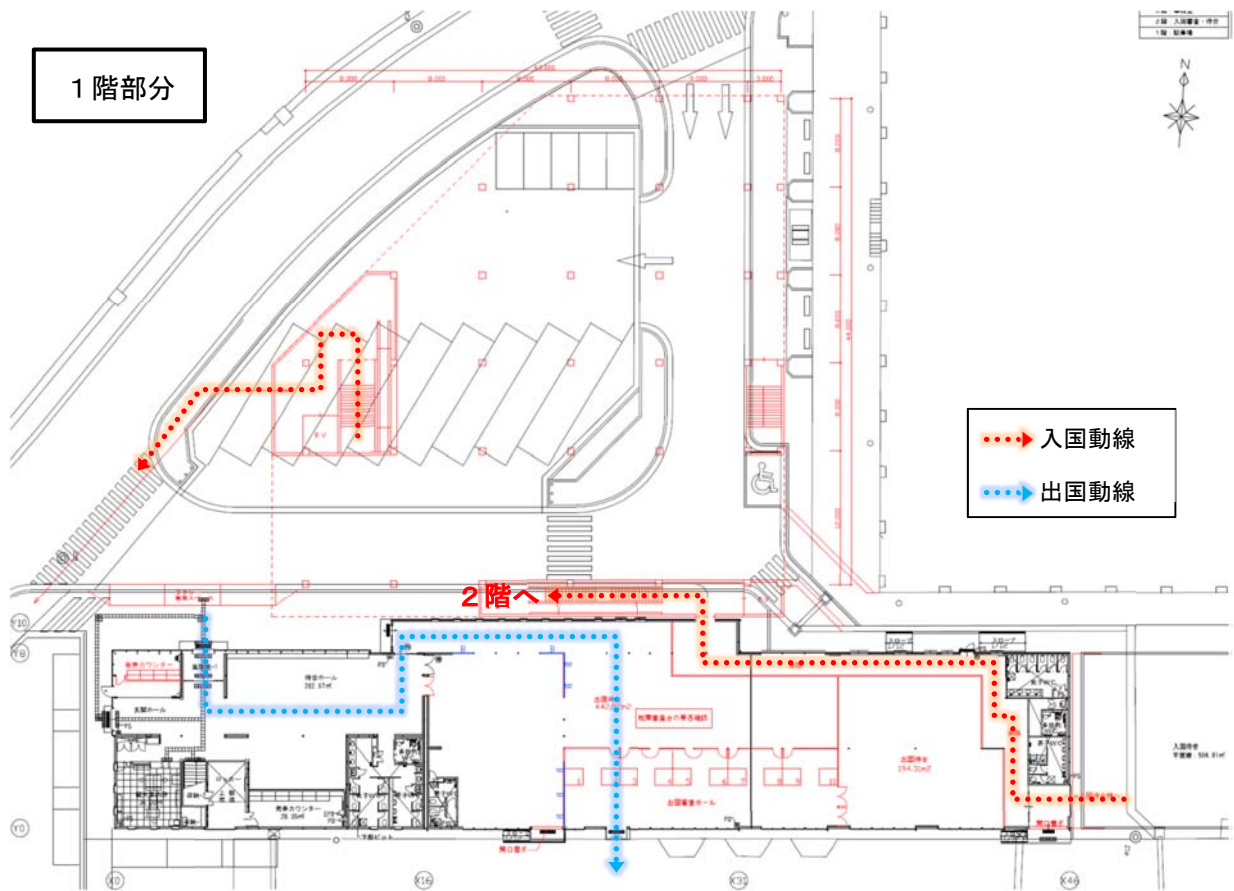
3.4.1 国際ターミナルビルの拡張の考え方

国際ターミナルビルの拡張については、前項における審査棟3階案を基本とする。

増築部2階部分の入国審査ブースは、審査官のすり抜け防止のため対面型（横並び型）とし、増築部西側に階段・エスカレータ・エレベータを配置する。

ターミナルビル西側の税関事務所のターミナルビル内への移転を考慮し、増築部は3階建ての構造とする。

【図 3.7 国際ターミナルビル増築部（入管審査棟）の計画案】



3.4.2 駐車場配置の考え方

国際ターミナル駐車場の北側エリアはターミナルビル増築部の柱によって駐車スペースの確保に制限を受けることから、確保できる駐車可能台数は現状よりも減少する。

このためバスは、現状の①国際ターミナル駐車場、⑤商店街前駐車場に加え、水産加工場が解体されて利用可能な空間が広がることを考慮して④混乗駐車場に確保することとし、検討対象範囲全体で現状並みの駐車場規模を確保するものとする。

駐車場配置は、バスの乗降・待機機能の確保場所および民間施設の導入場所により、以下のパターンを設定した。

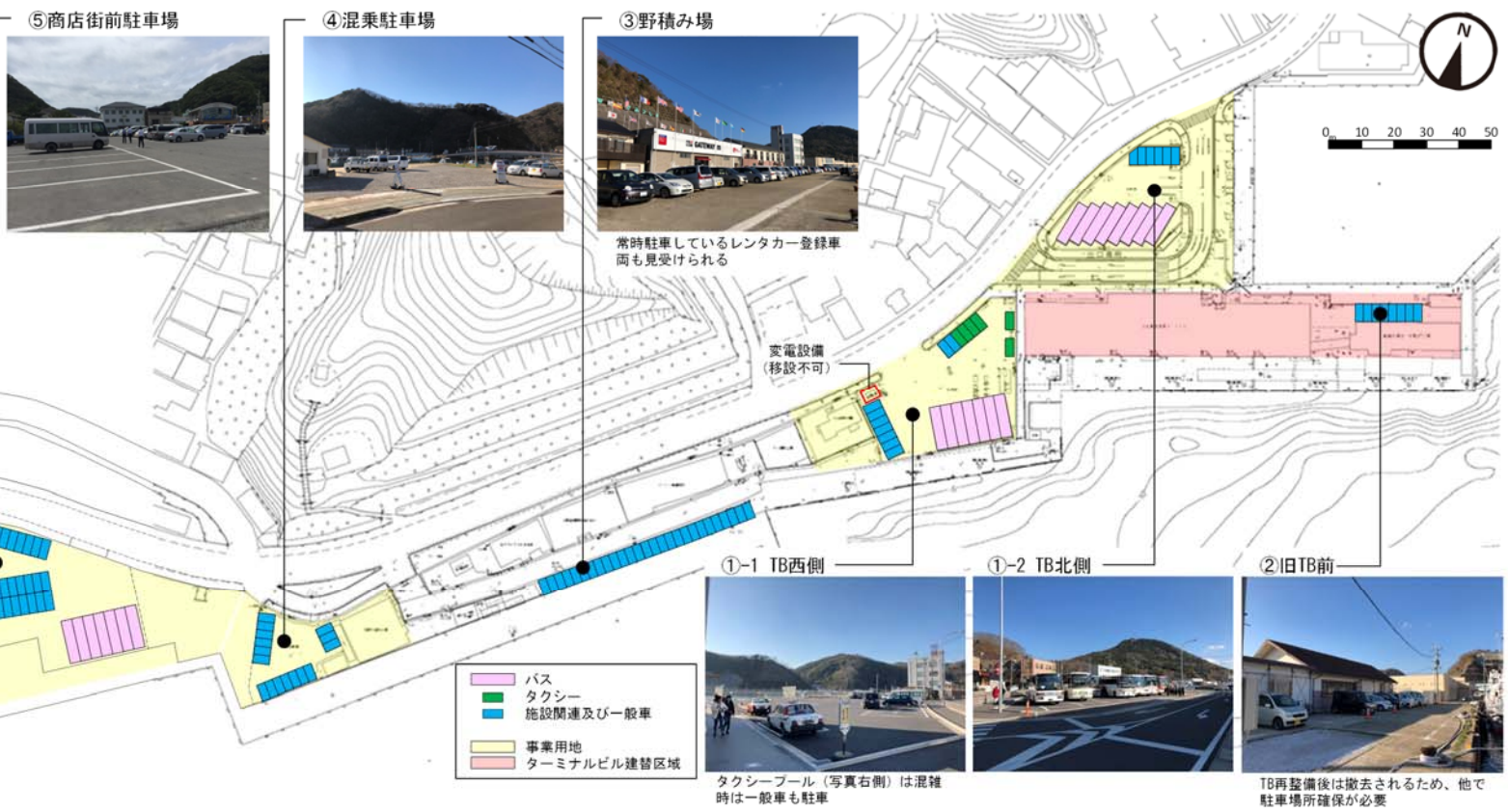
【図 3.8 駐車場配置のパターン設定】

A. ターミナルビル (TB) 周辺に現状と同程度のバス駐車機能を確保する 【現状運用型】	A-1. TB 北側にバスを駐車する【バックでの駐停車あり】
	A-2. TB 北側にバスを駐車する【バックでの駐停車なし】
	A-3. TB 西側にバスを集約する
B. 貸切バスを商店街側駐車場に集約する 【商店街誘導型】	B-1. 民間施設を TB エリアに誘導する
	B-2. 民間施設を商店街エリアに誘導する

3.4.3 各パターンのレイアウト案とメリット・課題の整理

各配置パターンの概要と動線計画に基づくメリットと課題を次ページ以降に整理する。

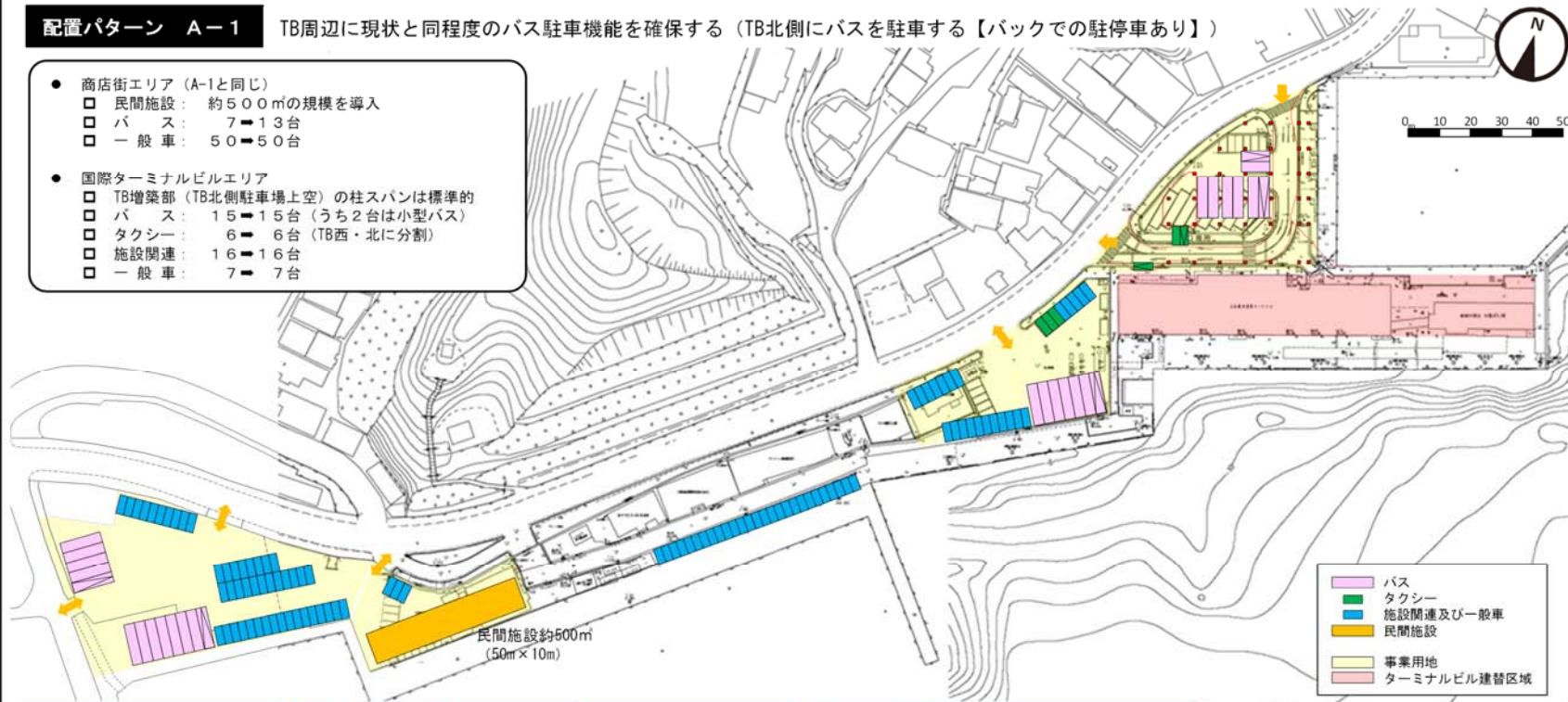
現状



			商店街エリア			③野積み場	TBエリア			
			⑤商店街前駐車場	④混乗駐車場	計		①-1 TB西側	①-2 TB北側	②旧TB前	計
駐車可能台数	バス	貸切	7台	-	7台	-	7台	7台	-	14台
		路線	-	-	-	-	-	1台	-	1台
	普通車	タクシー	-	-	-	-	6台	-	-	6台
		施設関連	-	-	-	-	2台	6台	8台	16台
		一般車	3.4台	1.6台	5.0台	約30台	7台	-	-	7台
事業用地面積		約3,800㎡	約600㎡	-	対象外	約1,600㎡	約2,400㎡	TB建替区域	-	
土地所有区分		対馬市・長崎県	対馬市・長崎県	-	長崎県	長崎県	長崎県	長崎県	-	
その他備考			水産加工所解体予定(19年3月)				2F部分にTB増築予定	TB整備後一駐車場なくなる		

配置パターン A-1 TB周辺に現状と同程度のバス駐車機能を確保する（TB北側にバスを駐車する【バックでの駐車あり】）

- 商店街エリア（A-1と同じ）
 - 民間施設： 約500m²の規模を導入
 - バス： 7→13台
 - 一般車： 50→50台
- 国際ターミナルビルエリア
 - TB増築部（TB北側駐車場上空）の柱スパンは標準的
 - バス： 15→15台（うち2台は小型バス）
 - タクシー： 6→6台（TB西・北に分割）
 - 施設関連： 16→16台
 - 一般車： 7→7台



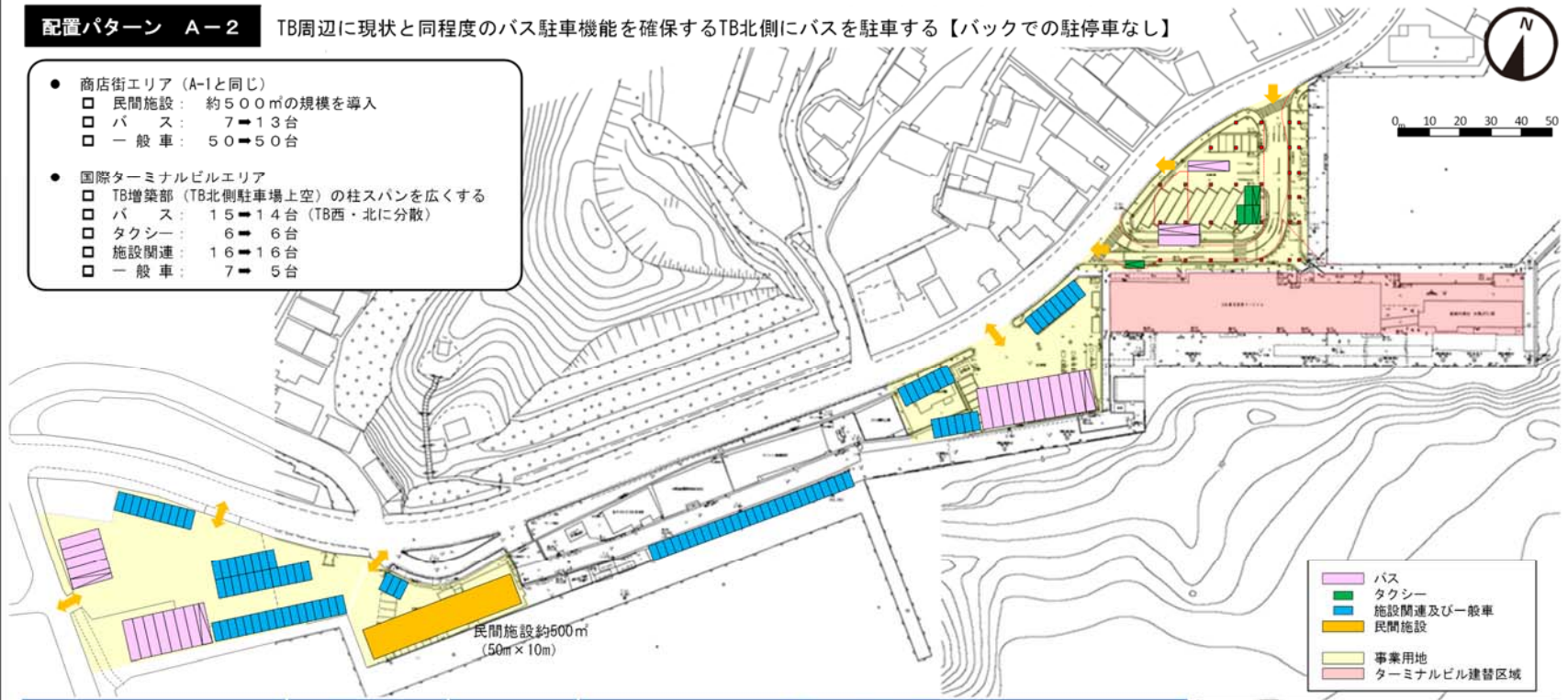
				商店街エリア		国際ターミナルビル (TB) エリア			
				⑤商店街前+④混乗	③野積み場	①-1 TB西側	①-2 TB北側	②IBTB前	計
現況	駐車可能台数	バス	貸切	7台	0台	7台	7台	-	14台
			路線	-	-	-	1台	-	1台
		普通車	タクシー	-	-	6台	-	-	6台
			施設関連	-	-	2台	6台	8台	16台
			一般車	50台	約30台	7台	-	-	7台
計画	駐車可能台数	バス	貸切	13台	0台	7台	7台 (うち小型2)	-	14台 (うち小型2)
			路線	-	-	-	1台	-	1台
		普通車	タクシー	-	-	3台	3台	-	6台
			施設関連	-	-	16台	-	-	16台
			一般車	50台	約30台	7台	-	-	7台
	民間施設		民間施設 (約500m ²)	なし	なし	なし	-	なし	

メリット (○) と課題 (●)

- TB・商店街両エリア合計でのバス駐車可能台数がパターンBよりも多く確保でき、将来の更なるバス需要増に対応可能。
- 商店街近傍に民間施設を導入することにより、商店街周辺を回遊する新たな人の流れが期待できる。
- 入国審査後のバス（一部）への乗換え距離が近い（TB北側8台分）。
- TB～民間施設～商店街へ誘導する仕掛けづくりが必要。
- TB北側は、TB増築の柱がある場所でのバスのバック駐車となるため、交通誘導員が必要となる可能性がある。
- タクシー及びバスがTB北側と西側に分散する。

配置パターン A-2 TB周辺に現状と同程度のバス駐車機能を確保するTB北側にバスを駐車する【バックでの駐車なし】

- 商店街エリア (A-1と同じ)
 - 民間施設: 約500m²の規模を導入
 - バス: 7 → 13台
 - 一般車: 50 → 50台
- 国際ターミナルビルエリア
 - TB増築部 (TB北側駐車場上空)の柱スパンを広くする
 - バス: 15 → 14台 (TB西・北に分散)
 - タクシー: 6 → 6台
 - 施設関連: 16 → 16台
 - 一般車: 7 → 5台

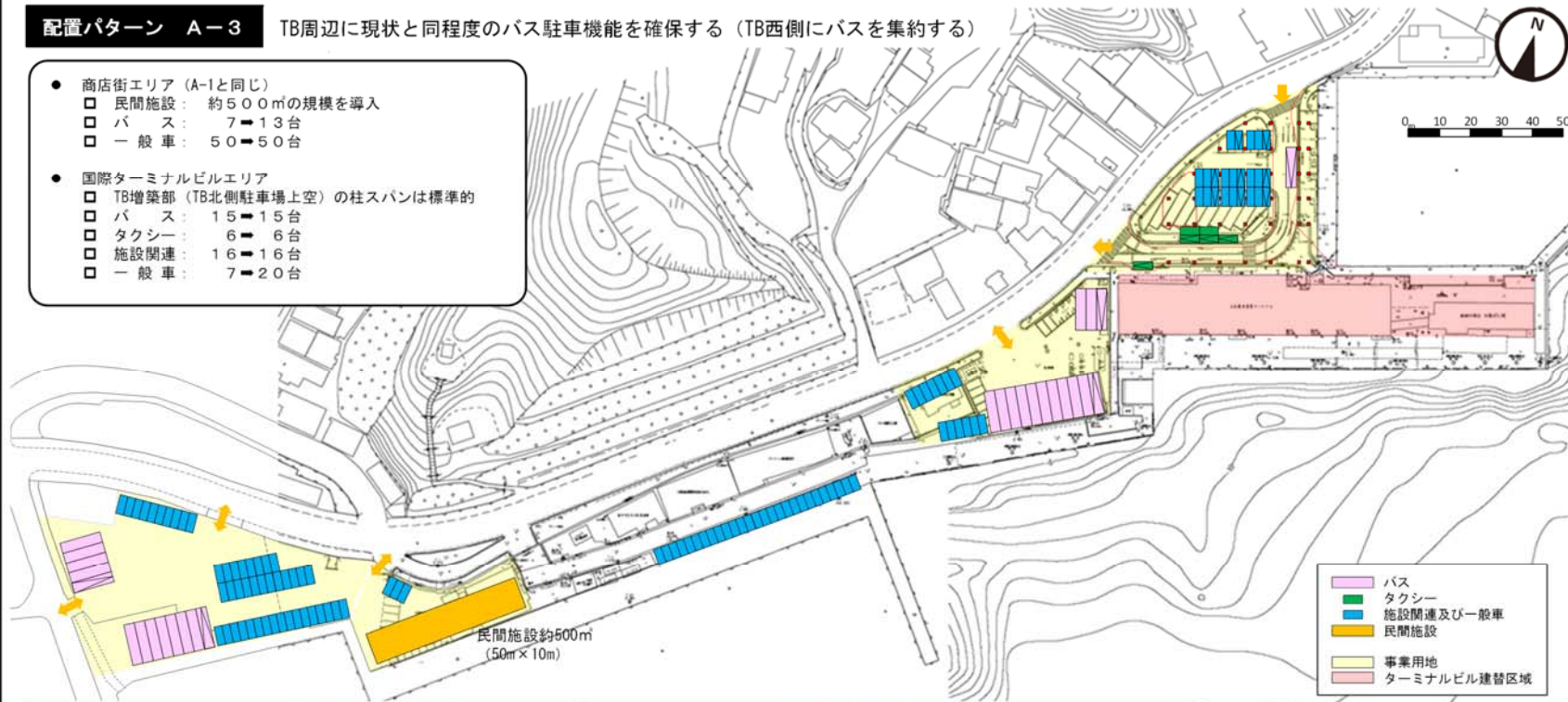


			商店街エリア		国際ターミナルビル (TB) エリア				
			⑤商店街前+④混乗	③野積み場	①-1 TB西側	①-2 TB北側	②IBTB前	計	
現況	駐車可能台数	バス	貸切	7台	—	7台	7台	—	14台
			路線	—	—	—	1台	—	1台
		普通車	タクシー	—	—	6台	—	—	6台
			施設関連	—	—	2台	6台	8台	16台
			一般車	50台	約30台	7台	—	—	7台
計画	駐車可能台数	バス	貸切	13台	—	11台	2台	—	13台
			路線	—	—	—	1台	—	1台
		普通車	タクシー	—	—	—	6台	—	6台
			施設関連	—	—	16台	—	—	16台
			一般車	50台	約30台	5台	—	—	5台
民間施設			民間施設 (約500m ²)	なし	なし	なし	なし	なし	

- メリット (○) と課題 (●)**
- TB・商店街両エリア合計でのバス駐車可能台数がパターンBよりも多く確保でき、将来の更なるバス需要増に対応可能。
 - 商店街近傍に民間施設を導入することにより、商店街周辺を回遊する新たな人の流れが期待できる。
 - 入国審査後のバス (一部) への乗換え距離が近い (TB北側3台分)。
 - TB～民間施設～商店街へ誘導する仕掛けづくりが必要。
 - TB北側が有効に活用できず、TBエリアの一般車駐車台数が現状より少なくなる。
 - 構造柱の間隔 (柱スパン) が広くなり、TB増築コストが高くなる。
 - バスがTB北側と西側に分散する。
 - TB北側から国道382号線への出庫箇所が増え (1→2ヶ所)、本線合流時の交通安全上の課題がある。

配置パターン A-3 TB周辺に現状と同程度のバス駐車機能を確保する (TB西側にバスを集約する)

- 商店街エリア (A-1と同じ)
 - 民間施設: 約500m²の規模を導入
 - バス: 7→13台
 - 一般車: 50→50台
- 国際ターミナルビルエリア
 - TB増築部 (TB北側駐車場上空)の柱スパンは標準的
 - バス: 15→15台
 - タクシー: 6→6台
 - 施設関連: 16→16台
 - 一般車: 7→20台

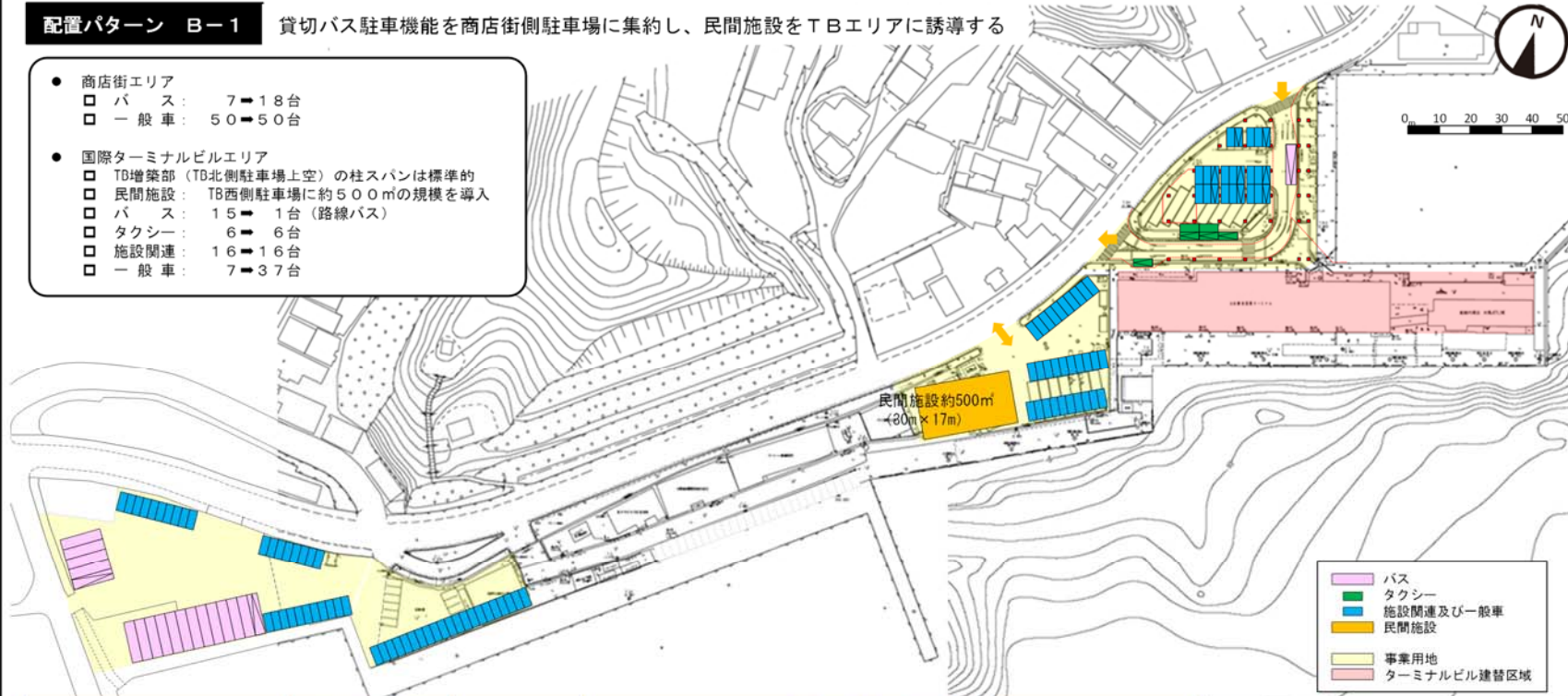


			商店街エリア		国際ターミナルビル (TB) エリア				
			⑤商店街前+④混乗	③野積み場	①-1 TB西側	①-2 TB北側	②旧TB前	計	
現況	駐車可能台数	バス	貸切	7台	-	7台	7台	-	14台
			路線	-	-	-	1台	-	1台
		普通車	タクシー	-	-	6台	-	-	6台
			施設関連	-	-	2台	6台	8台	16台
			一般車	50台	約30台	7台	-	-	7台
計画	駐車可能台数	バス	貸切	13台	-	14台	-	-	14台
			路線	-	-	-	1台	-	1台
		普通車	タクシー	-	-	-	6台	-	6台
			施設関連	-	-	13台	3台	-	16台
			一般車	50台	約30台	-	20台	-	20台
	民間施設		民間施設 (約500m ²)	なし	なし	なし	なし	なし	

- メリット (○) と課題 (●)**
- TB・商店街両エリア合計でのバス駐車可能台数がパターンBよりも多く確保でき、将来の更なるバス需要増に対応可能。
 - 商店街近傍に民間施設を導入することにより、商店街周辺を回遊する新たな人の流れが期待できる。
 - バスとタクシー・自家用車が分離され、安全性と分かりやすさが確保できる (TBエリア)。
 - 一般車をA-1, A-2よりも多く確保できる。
 - TB~民間施設~商店街へ誘導する仕掛けづくりが必要。
 - 入国審査後のバスへの乗換え距離がやや長い (A-1, A-2に比べて)。

配置パターン B-1 貸切バス駐車機能を商店街側駐車場に集約し、民間施設をTBエリアに誘導する

- 商店街エリア
 - バス： 7 → 18台
 - 一般車： 50 → 50台
- 国際ターミナルビルエリア
 - TB増築部 (TB北側駐車场上空) の柱スパンは標準的
 - 民間施設： TB西側駐車場に約500㎡の規模を導入
 - バス： 15 → 1台 (路線バス)
 - タクシー： 6 → 6台
 - 施設関連： 16 → 16台
 - 一般車： 7 → 37台



			商店街エリア		③野積み場	国際ターミナルビル (TB) エリア			計
			⑤商店街前+④混乗			①-1 TB西側	①-2 TB北側	②旧TB前	
現況	駐車可能台数	バス	貸切	7台	—	7台	7台	—	14台
			路線	—	—	—	1台	—	1台
		普通車	タクシー	—	—	6台	—	—	6台
			施設関連	—	—	2台	6台	8台	16台
			一般車	50台	約30台	7台	—	—	7台
計画	駐車可能台数	バス	貸切	18台	—	—	—	—	—
			路線	—	—	—	1台	—	1台
		普通車	タクシー	—	—	—	6台	—	6台
			施設関連	—	—	—	16台	—	16台
			一般車	50台	—	30台	7台	—	37台
	民間施設	なし	なし	なし	民間施設(約500㎡)	なし	—	民間施設(約500㎡)	

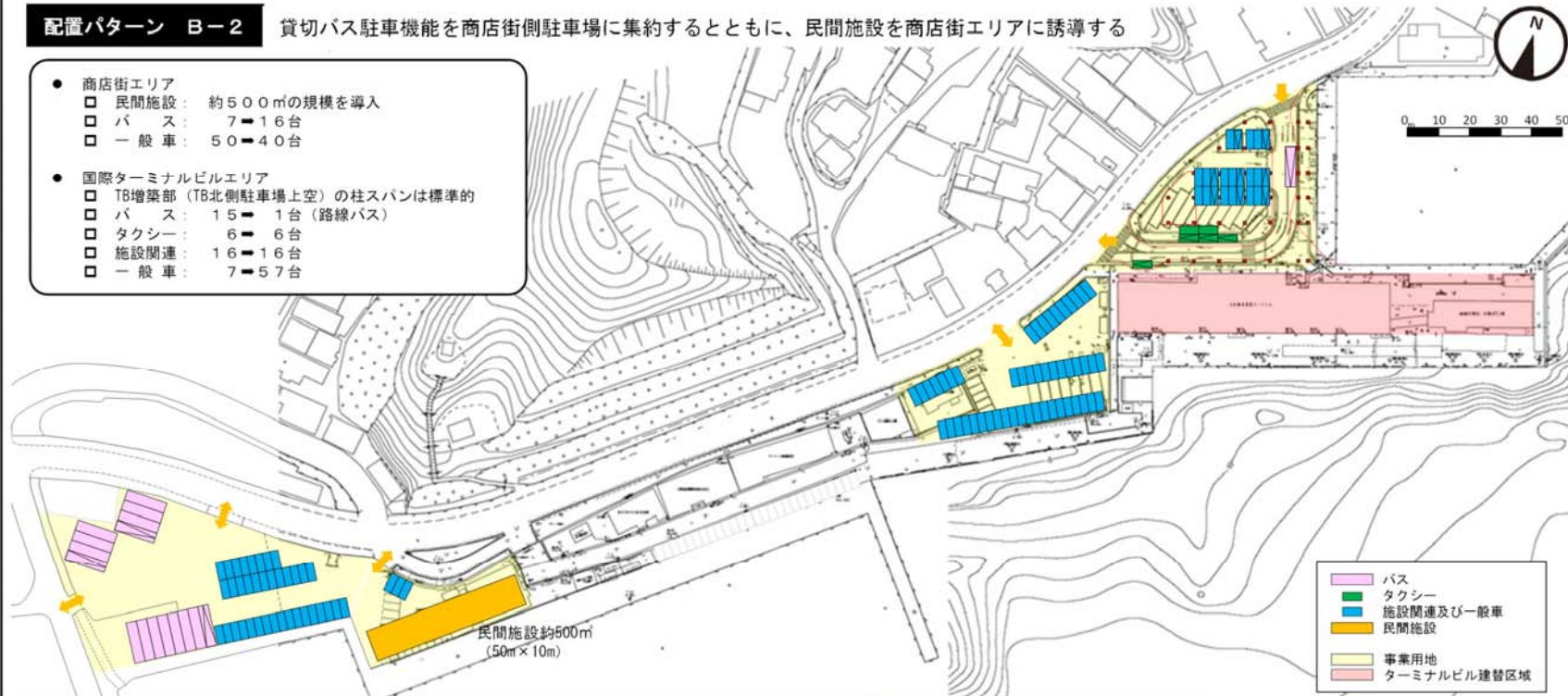
メリット (○) と課題 (●)

○TB・商店街両エリア合計の一般車駐車台数がパターンAよりも多く確保でき、海沿いの野積み場駐車場の有効活用 (遊歩道等) が可能。
 ○TBと民間施設が近接し、一体的なぎわいの創出が期待できる。

●バスとの乗換え距離が長く (徒歩約300m: 徒歩約4~5分)、TB周辺の国道382号上で乗降が行われる可能性がある。
 ●バス乗換え客のための歩きやすい環境整備が必要 (屋根、遊歩道、動く歩道等)。
 ●TB・商店街両エリア合計でのバス駐車台数がパターンAよりも少なく、将来需要増に対するバッファが少ない。
 ●TB・民間施設とバス駐車場が離れるため、TB~バス駐車場~商店街へ誘導する仕掛けづくりが必要。

配置パターン B-2 貸切バス駐車機能を商店街側駐車場に集約するとともに、民間施設を商店街エリアに誘導する

- 商店街エリア
 - 民間施設： 約500㎡の規模を導入
 - バス： 7 → 16台
 - 一般車： 50 → 40台
- 国際ターミナルビルエリア
 - TB増築部（TB北側駐車場上空）の柱スパンは標準的
 - バス： 15 → 1台（路線バス）
 - タクシー： 6 → 6台
 - 施設関連： 16 → 16台
 - 一般車： 7 → 57台



				商店街エリア		国際ターミナルビル (TB) エリア			
				⑤商店街前+④混乗	③野積み場	①-1 TB西側	①-2 TB北側	②旧TB前	計
現況	駐車可能台数	バス	貸切	7台	—	7台	7台	—	14台
			路線	—	—	—	1台	—	1台
		普通車	タクシー	—	—	6台	—	—	6台
			施設関連	—	—	2台	6台	8台	16台
			一般車	50台	約30台	7台	—	—	7台
計画	駐車可能台数	バス	貸切	16台	—	—	—	—	—
			路線	—	—	—	1台	—	1台
		普通車	タクシー	—	—	—	6台	—	6台
			施設関連	—	—	—	16台	—	16台
			一般車	40台	—	50台	7台	—	57台
	民間施設	なし	なし	民間施設(約500㎡)	なし	—	民間施設(約500㎡)		

メリット (○) と課題 (●)

- TB・商店街両エリア合計の一般車駐車台数がパターンAよりも多く確保でき、海沿いの野積み場駐車場の有効活用（遊歩道等）が可能。
- 商店街エリアにバス乗降場と民間施設が集約されることで、TBから商店街方面への新たな人の流れが期待できる。
- バスとの乗換え距離が長く（徒歩約300m：徒歩約4～5分）、TB周辺の国道382号上で乗降が行われる可能性がある。
- バス乗換え客のための歩きやすい環境整備が必要（屋根、遊歩道、動く歩道等）。
- TB・商店街両エリア合計でのバス駐車台数が現状よりもやや少なく、将来需要増に対応できない可能性が高い。
- 商店街エリアの一般車駐車台数が現状よりも少なく、商店街周辺や民間施設の駐車需要に対し不足する可能性がある。

各パターンのメリットと課題について

- ・TB⇄バス乗降の利便性と、将来的なバス駐車需要増への対応を考慮すると、パターンAが望ましい。
- ・また、パターンAの中では、バスと一般車・タクシーを分離でき、総駐車台数を最も確保できるA-3が望ましいと考えられる。

機能	現 状			パターンA： TB周辺に現状と同程度のバス駐車機能を確保する【現状運用型】			パターンB： 貸切バスを商店街エリアに集約する【商店街誘導型】	
				A-1：TB北側にバスを駐車する【バック駐停車あり】	A-2：TB北側にバスを駐車する【バック駐停車なし】	A-3：TB西側にバスを集約する	B-1：民間施設をTBエリアに誘導する	B-2：民間施設を商店街エリアに誘導する
				7台	50台	13台	13台	13台
駐車可能台数	商店街エリア	貸切バス	7台	13台	13台	13台	18台	16台
		一般車	50台	50台	50台	50台	50台	40台
	野積み場	一般車	約30台	約30台	約30台	約30台	—	—
	TBエリア	貸切バス	14台	14台(うち小型2)	13台	14台	0台	0台
		路線バス	1台	1台	1台	1台	1台	1台
		タクシー	6台	6台	6台	6台	6台	6台
		施設関連	16台	16台	16台	16台	16台	16台
一般車	7台	7台	5台	20台	37台	57台		
民間施設	なし			商店街エリアに導入(約500㎡)	商店街エリアに導入(約500㎡)	商店街エリアに導入(約500㎡)	TBエリアに導入(約500㎡)	商店街エリアに導入(約500㎡)
メリット	パターン共通			○TB・商店街両エリア合計でのバス駐車可能台数がパターンBよりも多く確保でき、将来の更なるバス需要増に対応可能。 ○商店街近傍に民間施設を導入することにより、商店街周辺を回遊する新たな人の流れが期待できる。			○TB・商店街両エリア合計の一般車駐車台数がパターンAよりも多く確保でき、海沿いの野積み場駐車場の有効活用(遊歩道等)が可能。	
	固有			○入国審査後のバス(一部)への乗換え距離が近い(TB北側8台分)。	○入国審査後のバス(一部)への乗換え距離が近い(TB北側3台分)。	○バスとタクシー・自家用車が分離され、安全性と分かりやすさが確保できる(TBエリア)。 ○一般車をA-1、A-2よりも多く確保できる。	○TBと民間施設が近接し、一体的なぎわいの創出が期待できる。	○商店街エリアにバス乗降場と民間施設が集約されることで、TBから商店街方面への新たな人の流れが期待できる。
課題	パターン共通			●TB～民間施設～商店街へ誘導する仕掛けづくりが必要。			●バスとの乗換え距離が長く(徒歩約300m:徒歩約4～5分)、TB周辺の国道382号上で乗降が行われる可能性がある。 ●バス乗換え客のための歩きやすい環境整備が必要(屋根、遊歩道、動く歩道等)。	
	固有			●TB北側は、TB増築の柱がある場所でのバスのバック駐停車となるため、交通誘導員が必要となる可能性がある。 ●タクシー及びバスがTB北側と西側に分散する。	●TB北側が有効に活用できず、TBエリアの一般車駐車台数が現状より少なくなる。 ●構造柱の間隔が広くなり、TB増築コストが高くなる。 ●バスがTB北側と西側に分散する。 ●TB北側から国道382号線への出庫箇所が増え(1→2ヶ所)、本線合流時の交通安全上の課題がある	●入国審査後のバスへの乗換え距離がやや長い(A-1、A-2に比べて)。	●TB・商店街両エリア合計でのバス駐車台数がパターンAよりも少なく、将来需要増に対するバッファが少ない。 ●TB・民間施設とバス駐車場が離れるため、TB～バス駐車場・商店街へ誘導する仕掛けづくりが必要。	●TB・商店街両エリア合計でのバス駐車台数が現状よりもやや少なく、将来需要増に対応できない可能性が高い。 ●商店街エリアの一般車駐車台数が現状よりもかなり少なくなり、商店街周辺や民間施設の駐車需要に対し不足する可能性がある。

3.4.4 駐車場配置の考え方を踏まえた空間整備の基本的な考え方

駐車場配置パターンA-3案をベースとし、空間整備の基本的な考え方と主要な利用者動線の考え方を下記に整理する。

空間整備の考え方

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

主要な利用者動線の考え方

- フェリー旅客**：バス・タクシーとの乗換え利便性を確保しつつ、混乗駐車場付近に創出される新たなにぎわい空間（施設）や商店街方面への回遊動線を生み出していく。
- その他観光客**：新たなにぎわい空間（施設）を起点とし、商店街や海辺散策の回遊を生み出していく。
- 地元住民**：買い物の主動線として商店街と商店街前駐車場のアクセスを維持しつつ、海辺空間を日常的な散歩コースとして利用できるようなしていく。

【図 3.9 空間整備イメージ (案)】



3.4.5 にぎわい空間や海辺の憩い空間等に関する整備事例

以下、本事業における利用者動線の確保や、空間整備の参考となる事例を参考事例として整理した。

(1) 道の駅「たるみず」（鹿児島県垂水市）：温浴施設・海辺空間

桜島近くの国道 220 号線沿いに位置し、目の前には雄大な桜島と錦江湾、対岸には霧島連山が臨める位置に日本最大級かけ流しの足湯を配置している。

【図 3.10 道の駅「たるみず」の施設写真】



出典：道の駅「たるみず」ホームページ

【図 3.11 道の駅「たるみず」の施設概要】



出典：「九州の道の駅」ホームページを基に作成

(2) あつみ温泉（山形県鶴岡市）：温浴施設・川辺空間

あつみ温泉は、バブル経済の崩壊、旅行形態の変化等が要因で、観光客数は減少傾向が続いていた。このため、学識者の指導のもと、あつみ温泉の将来像を「歩いて楽しい温泉街」に定め、その実現に向けて取組んだ。歩行者優先を確保しつつ、歩車道一体型のみちづくりを進め、安心して歩行ができ、かつ、所々で休憩し、くつろぐことが出来るみちづくりをコンセプトに、自動車が人間に遠慮しながら走行するような道路空間を創出した。

【図 3.12 あつみ温泉の施設概要】



■温海川沿いの川辺テラス、足湯「もっけ湯」※県事業

・平成17年、温海川とまちの一体性を図るため、温海川の空間内に休憩施設や足湯を設置。



足湯「もっけ湯」



川辺テラス

出典：良好な道路景観と賑わい創出のための事例集（国土交通省）

(3) 道の駅「むなかた」(福岡県宗像市) : 物産直売・イベント企画

福岡市と北九州市を結ぶ国道 495 号線沿線に位置し、玄界灘を一望でき眺望にも優れている。物産直売所は、農水産品の販売促進をはじめ特産品(あなご、とらふく)のブランド化を推進するアンテナショップとして地域産業の振興を担うとともに、交流人口増加を図るため、地域の団体と連携しながら、様々なイベントを企画・実施している。

【図 3.13 道の駅「むなかた」の施設・イベント関連資料】



出典：道の駅「むなかた」ホームページ

(4) 道の駅「竜北」(熊本県氷川町) : ウォーキングイベントの開催

地元自治体と連携して、道の駅を出発地点とするウォーキングイベントを開催。氷川町の観光資源である竜北公園、立神狭里地公園を巡り、ウォーキングを通じて交流を深め、地域活性化に繋げることを目的としたもの。

【図 3.14 道の駅「竜北」イベント資料】



出典：九州技報第 48 号 (2011 年 1 月)

◆道の駅「北川はゆま」「北浦」(宮崎県延岡市) : ウォーキングイベントの開催

近接する 2 つの道が互いに協力しあってウォーキング大会を開催。ウォーキング大会を機に相互の「道の駅」を行き来するようになり、新たな魅力の発見などを目的として開催したもの。

【図 3.15 道の駅「北川はゆま」イベント資料】



出典：九州技報第 48 号 (2011 年 1 月)

(5) 道の駅「ゆうひパーク浜田」(島根県浜田市) : 地域交流拠点としての取り組み

夕日と日本海が眺望できる絶好のロケーションを活かした道の駅で、地域交流拠点として、地域活性化に向けた様々な取組が行われている。浜田港へはクルーズ客船が寄港し、2018年には初めて外国船籍のクルーズ客船が寄港したことを受け、無料シャトルバスによる浜田港から道の駅への案内も実施された。

【図 3.16 道の駅「ゆうひパークはまだ」地域活性化に係る取り組み】



展望台から見える夕日



広い芝生広場



施設内で定期的に行われる石見神楽



デジタルサイネージによる情報提供



浜田港へ寄港するクルーズ客船



道の駅における外国語による案内

出典：道の駅連絡会公式ホームページ

(6) 京橋川・元安川（広島県広島市）：水辺のオープンカフェ

京橋川や元安川の河岸緑地において、水辺に新たな魅力を創り出すため、「水辺のオープンカフェ」を実施。京橋川沿い9店舗、元安川沿い1店舗が営業中であり、多くの市民や来訪者に憩いの場、交流の場を提供するとともに、うらおいと安らぎを感じる風景を創出。

【図 3.17 京橋川・元安川「水辺のオープンカフェ」の風景写真】



出典：河川空間のオープン化活用事例集（国土交通省水管理・国土保全局）

【図 3.18 京橋川・元安川「水辺のオープンカフェ」施設配置図】



出典：広島市ホームページ

(7) セーヌ川（フランス・パリ）：川辺のビーチを創出

夏のバカンスシーズン（1か月程度）に高速道路の通行を止め、人工的なビーチを造成したり、河川にせり出すプールを造営するなどし、憩いとにぎわいの空間を創出。2013年からスタートし、「パリ・プラージュ」（パリの浜辺）と呼ばれる夏の風物として定着している。

【図 3.19 セーヌ川風景写真①】



出典：日本の水辺と世界の水辺（公益財団法人リバーフロント研究所）資料より

【図 3.20 セーヌ川風景写真②】



出典：「パリナビ」ホームページ

(8) カモメの散歩道（三重県鳥羽市）：海辺の遊歩道

散歩道は、鳥羽駅前交番の横からミキモト真珠島の駐車場付近まで設けられた長さ 261m の温かみあふれるウッドデッキのプロムナードで、鳥羽駅周辺の観光施設を訪れる観光客はもとより地域住民によっても、海を間近に感じられる開放的で爽やかな空間として親しまれるなど、鳥羽での楽しみ方の可能性を広げている。道沿いには植物やベンチが配され、ミキモト真珠島、坂手島など、鳥羽湾の景色を眺めながら、ゆっくりと散歩が楽しめる。また、「鳥羽みなとまつり」では、絶好の花火観覧スポットとして多くの観客に利用されている。

2007年土木学会デザイン賞（優秀賞）を受賞。

【図 3.21 カモメの散歩道 施設写真等】



↑鳥羽駅から周辺水族館や博物館へ向かう多くの観光客が散歩道から海に親しんでいる

←ベンチを跳ね上げることで、健常者と車いす利用者が同じ視点で海を眺められる工夫が施されている。

出典：観光地における社会資本整備の配慮事項に関する事例集（国土交通省）

4 事業化手法・事業化パターンの整理

4.1 民活対象事業の整理

本事業では、以下のエリア（青色の網掛け部分）を対象に、ターミナルビルの増設・運営・維持管理、バス等駐車場の運営・維持管理、賑わい施設の整備・運営を民活対象事業として検討する。

【図 4.1 民活対象事業の対象エリア】



出典：対馬市提供資料より作成

4.2 導入可能な手法の整理と事業効果を踏まえた比較

4.2.1 導入可能な手法の整理

ターミナルビル・駐車場を対象に、導入可能な手法を「①事業類型」・「②施設整備」・「③施設運営」の視点から整理すると、以下のような検討パターンとなる。

【図 4.2 導入可能な手法（事業類型・施設整備・施設運営）】

	事業類型	施設整備(整備費の負担方法)	施設運営
PFI方式	独立採算型	負担なし(相殺方式)	業務委託方式
	混合型	一括払い(BT・DBO方式)	指定管理者方式
	サービス購入型	分割払い(BTO方式)	コンセッション方式
		従来方式(設計・施工分離)	施設貸与(リース)方式

4.2.2 事業効果を踏まえた事業手法の比較

上記の各事業手法について、事業効果を踏まえて比較すると次の表のように整理できる。

【表 4.1 事業手法の比較】

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

4.3 優先的に導入すべき手法と事業化パターンの整理

4.3.1 優先的に導入すべき手法

4.2.2 の検討結果より優先的に導入すべき手法はターミナルビルの増設を PFI 方式で行い、施設運営はコンセッション方式を導入することが適当と考えられる。

また、本事業では賑わい創出のための民間収益施設の併設も想定されているが、この取り扱いについて、以下に述べる。

4.3.2 事業化パターンの整理

ターミナルビル・駐車場と民間収益施設の組み合わせをパターン化すると以下のように整理される。

【表 4.2 事業化パターンの整理】

選定方法	概要
(1) 両事業を一体で公募	① コンセッション事業を実施する SPC が民間収益事業を実施する (SPC が民間収益施設を所有し、市と SPC が定借契約を締結)。 ② コンセッション事業を実施する SPC とは別に民間収益施設事業者が市と定借契約を締結する。
(2) 両事業を別々に公募	コンセッション事業と民間収益事業の各々の事業者を別々に公募し、事業開始段階で両者の協議に基づき一体的な運営を行う。民間収益施設事業者が民間収益施設を所有し、市と定借契約を締結。

上記の各事業化パターンの内容は、概要は以下の通りである。

(1) PFI 事業・コンセッション事業と民間収益事業を一体で公募するパターン

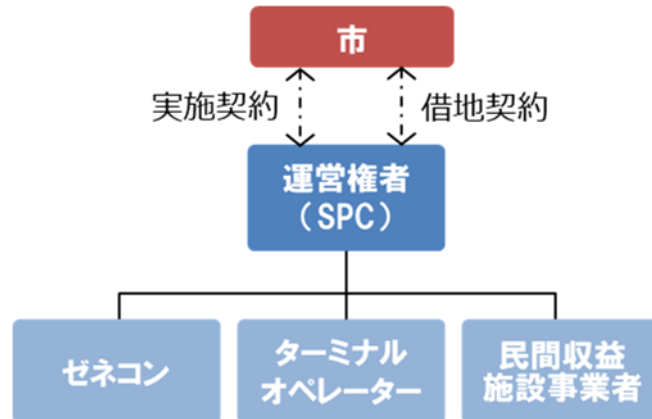
この場合、選定段階から、両事業の一体性を確保した提案がなされるという点でメリットがある。

① コンセッション事業を実施する SPC が民間収益事業を実施

PFI・コンセッション事業と民間収益における事業の事業者が同一になることによって、より一体性のある事業運営が可能となるというメリットがある。

一方で、民間収益事業の採算性が悪化した場合、ターミナルビル等の運営に影響を与える可能性がある。

【図 4.3 事業スキーム図：SPC が民間収益事業を実施】

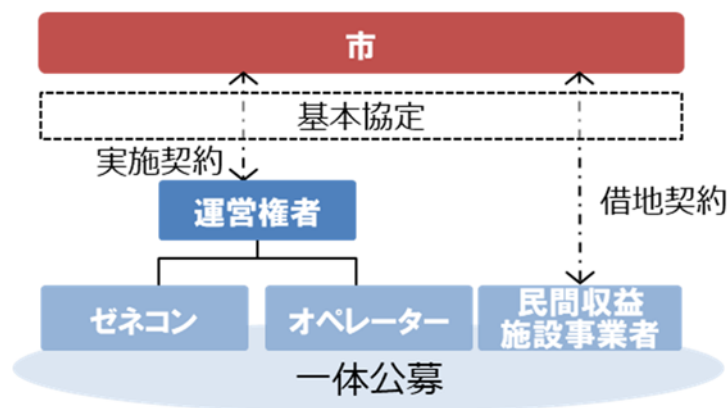


② コンセッション事業を実施する SPC とは異なる事業主体が民間収益事業を実施

市と事業者は、コンセッション事業実施に関する実施契約と、民間収益事業を実施する借地契約を別々に締結する。さらに、一体的に運営することを定めた基本協定を市・運営権者・民間収益事業実施主体と締結する。

①に比べ、両事業の実施主体が別であるため、コンセッション事業と民間収益事業のリスクは遮断される。他方、両事業の事業化時期が近いことや検討の熟度等が同様であること等が必要となることも考えられる。

【図 4.4 事業スキーム図：SPC と異なる事業主体が民間収益事業を実施】

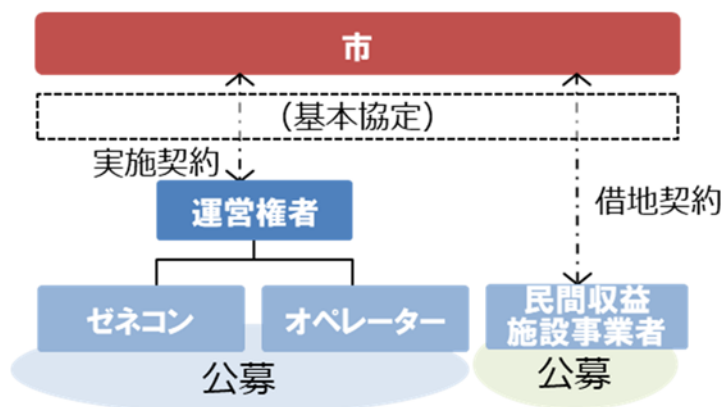


(2) PFI 事業・コンセッション事業と民間収益事業を別々に公募するパターン

両事業を一体的に実施することについて、民間事業者の意向が低い場合や、事業化時期が離れている、または検討の熟度が異なる等の事由がある場合には、これらを一体的に公募せず、別々に公募することが考えられる。

一体的な事業運営が必要な場合には、事後的に事業者間で協議し、その結果を基本協定等に規定することが考えられるが、事業者間で協議が調うか否かは不透明である。

【図 4.5 事業スキーム図：PFI／コンセッション事業と民間収益事業を別々に公募】



(3) 留意点

両事業を一体的に運営する場合、コンセッション事業の運営期間と、民間収益事業の借地期間にズレが生じる可能性がある点に留意が必要である。

運営期間については民間事業者の意向を踏まえる必要があるが、需要リスク等を勘案すると30年といった長期は困難とも考えられる。他方、借地期間については、事業用定期借地契約で10年以上50年未満、一般定期借地契約で50年以上であり、民間収益事業の実施主体の意向によっては、両事業の期間にズレが生じる可能性がある。

(4) 各事業化パターンの比較・今後の方向性

地域住民や国内観光客の利用に限られ、主な利用者は韓国人観光客となることが想定される。そのため、今後の動向が不透明であり、事業の実施を積極的に求める意見は限定されている。

このため、ターミナルビル等の整備・運営事業と民間収益事業を一体で公募することは容易ではなく、別々に公募することも考えられる。

韓国企業との連携を想定する民間事業者もあったが、公有地の活用を外資が参画して行うことやターミナルビル等の運営と一体化すること等については、住民の意向を踏まえて検討する必要があるものと考えられる。

5 事業スキームの検討

コンセッション方式を前提とした場合、「①独立採算型」・「②混合型」・「③サービス購入型+コンセッション」の3つの事業スキームが考えられる。

5.1 各事業スキームの概要

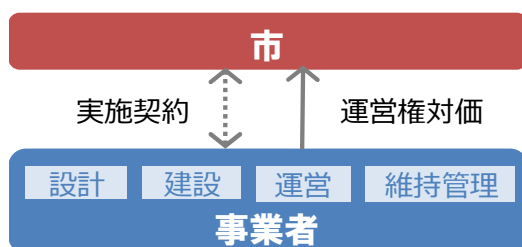
5.1.1 独立採算型

(1) 概要

市が支払う施設整備費と、事業者が支払う運営権対価を相殺し、市の負担なしにターミナルビルの整備・運営・維持管理を行う方式が考えられる。

ただし、施設整備費の金額によっては、一部市に施設整備費の負担が生じる可能性がある。

【図 5.1 事業スキーム図：独立採算型】



(2) 民間コンソーシアムの構成

「ターミナルオペレーター【運営】・ゼネコン【建設】・設計会社【設計】・メンテナンス会社【維持管理】」によって構成されることが考えられる。

(3) 事業範囲（官民の役割分担）

ターミナルビル等の設計・整備には BT 方式、運営・維持管理にはコンセッションを採用することが考えられる。

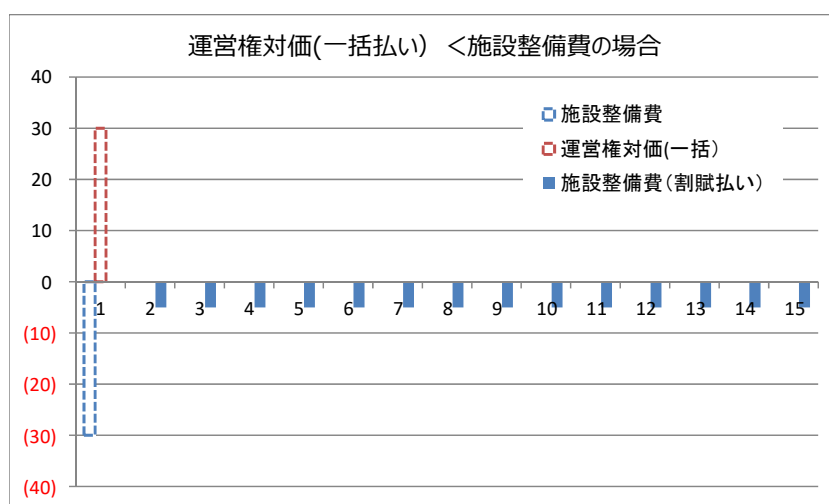
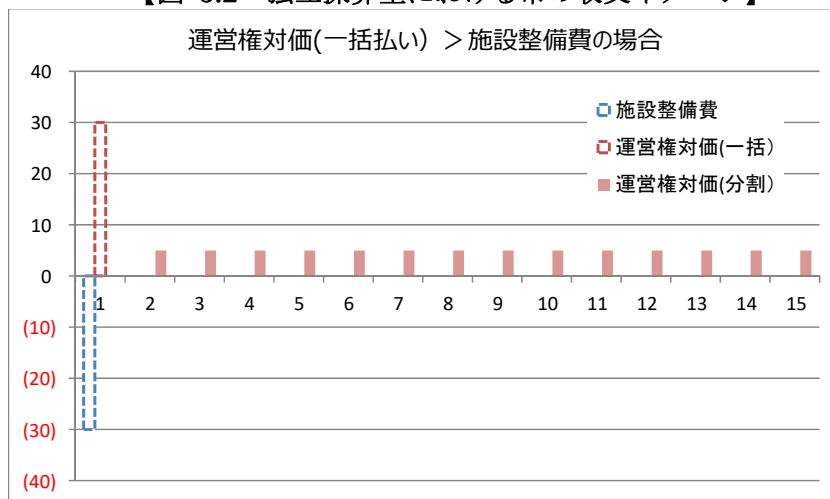
① 事業全体の分担

事業の各段階における市と事業者の業務及び費用の分担は以下のとおり。

設計・建設	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 事業者がターミナルビルを設計・建設 → 完工後市に引渡し。
整備費の支払	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運営権対価（一括払い）と施設整備費を相殺 ▶ 運営権対価（一括払い） > 施設整備費の場合には、事業者は運営権対価（分割払い）を合わせて支払う。 ▶ 運営権対価（一括払い） < 施設整備費の場合には、市は対価を超えた整備費を事業者を支払う（一括払い又は割賦払い）
運営・維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運営期間中は事業者が独立採算で運営。

上記の分担を前提とした市の毎年度の収支イメージは、以下のとおりである。

【図 5.2 独立採算型における市の収支イメージ】



② 大規模修繕業務の取扱い

運営期間が15年程度を超える場合、ターミナルビルの大規模修繕業務が発生する可能性が高く、同業務の実施主体及び費用負担方法を検討する必要がある。

事業者が実施・費用負担	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 国管理空港で採られている方式。 ➤ 大規模修繕費を負担して独立採算を確保することの可能性を検討する必要がある。特にコンセッションの場合、運営権者の後年度負担が大きくなることに留意する必要がある。 ➤ また、一般的に大規模修繕は不確実性が高いため、業務範囲に含むことに消極的な民間事業者が多い点にも留意する必要がある。
-------------	--

市と運営権者が 分担	<ul style="list-style-type: none"> ➤ みなとみらい 21 中央地区 20 街区 MICE 施設で採られている方式。 ➤ 事前に一定のルールを定めて、市と運営権者が分担する方法である。例えば、「一定金額以下は運営権者負担・一定金額以上は市負担」・「設備系は運営権者負担・躯体系は市負担」等の分担方法が考えられる。可能な限り明確に分担方法を定めることが重要である。
市が実施・費用 負担	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 有明アリーナで採られている方式。 ➤ 市が実施する大規模修繕業務の内容や実施時期等の定め方を検討する必要がある。

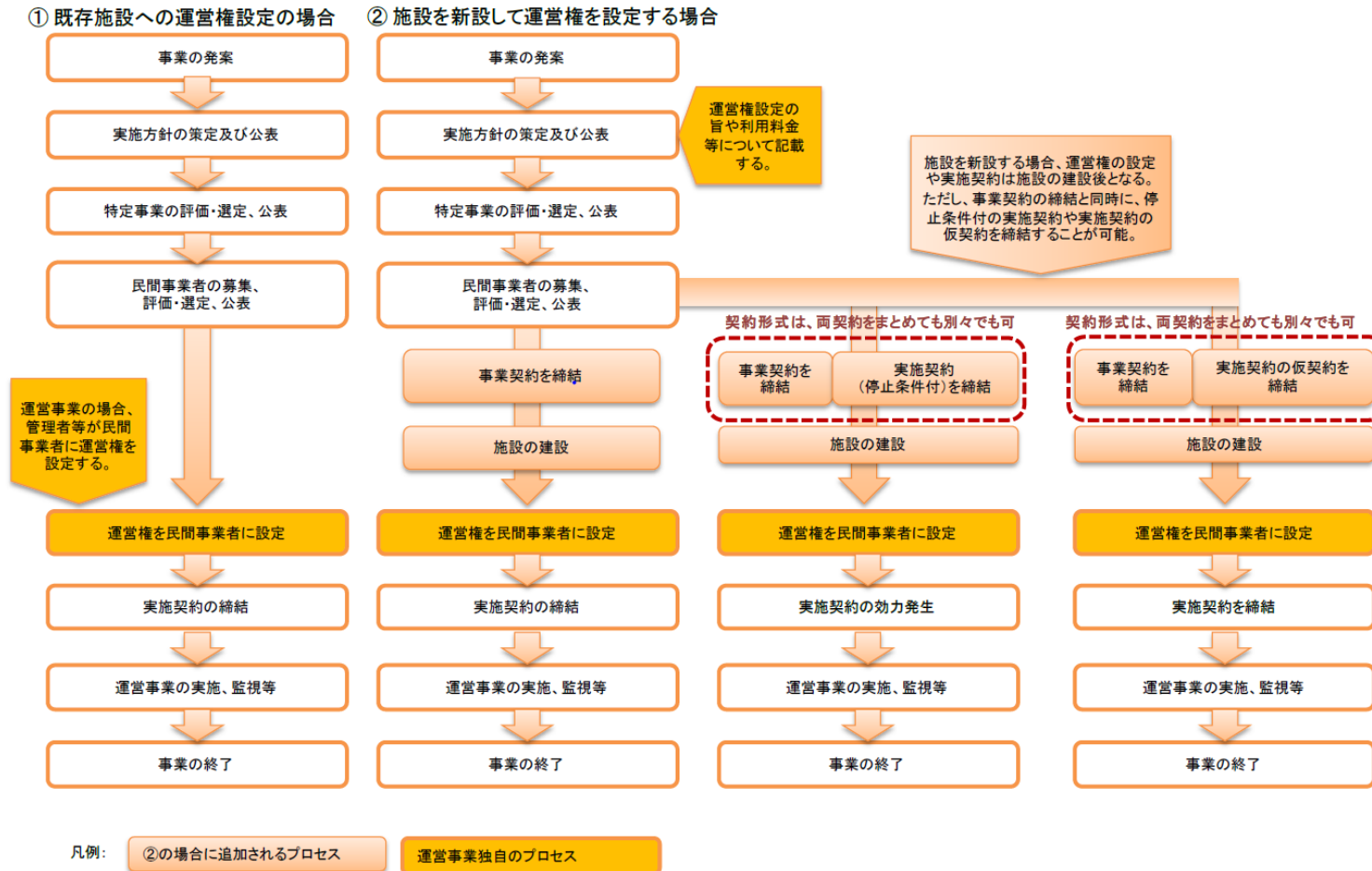
(4) 事業者の選定方法のポイント

ターミナルビルの整備・運営・維持管理を一括で実施するコンソーシアム(企業グループ)を選定する。定量的評価は施設整備費と運営権対価(一括払い)との相殺後、事業者が支払う対価(又は市が支払う施設整備費支払い)の多寡で行う。契約については、実施契約と事業契約を合わせた契約を事業者と締結する(次頁を参照)。

(5) 本スキームのポイント

本事業スキームにおいて重要なポイントは、運営権対価(一括払い)と施設整備費の大小関係によって市の負担の有無が影響されるという点である。民間事業者が長期間の需要変動リスクを負担できず、運営期間を短く設定せざるを得ない場合、「運営権対価(一括払い) < 施設整備費」となる可能性があり、市が財政負担を負うことになってしまう。この場合は、コンセッションの延長オプションの設定や延長に当たっての運営権対価の支払いの必要性を検討する必要がある。

【図 5.3 既存施設に運営権を設定する場合と新設施設に設定する場合の契約の考え方】



出所:内閣府 PFI 推進室「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」

5.1.2 混合型

(1) 概要

市が支払う施設整備費と、事業者が支払う運営権対価を相殺せずに、市が施設整備費を一括払い又は割賦払いし、別途事業者から運営権対価を受領する方式が考えられる。

市は施設整備費に関する予算措置が必要となるが、「運営権対価>施設整備費」となれば実質的に市の負担はなくなることとなる。

【図 5.4 事業スキーム図：混合型】

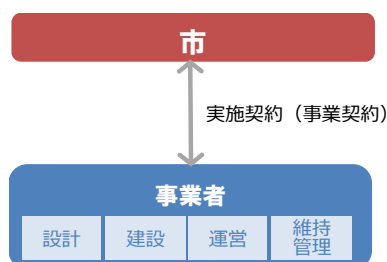


また、ターミナルビル設計・整備・維持管理(一部)には BTO 方式又は DBO 方式、運営・維持管理(一部)にはコンセッションを採用することが考えられる。BTO 方式と DBO 方式では、以下の通り、契約形態及び施設整備費の支払方法が異なることに留意が必要である。

【BTO 方式の場合】

市は PFI 事業者単独との契約締結を行い、施設整備費の支払方法は、分割払い、一括払いのいずれも可能である。

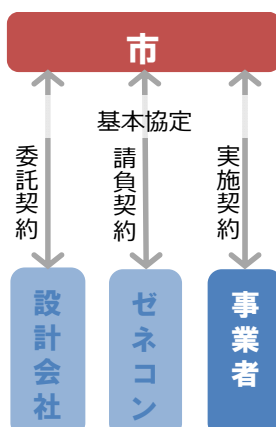
【図 5.5 BTO 方式における契約形態】



【DBO 方式】

市は、設計会社、建設会社(ゼネコン)、オペレーター(事業者)のそれぞれと契約を締結する必要があり、施設整備費の支払は一括払いのみとなる(従来方式と同じ)。

【図 5.6 DBO 方式における契約形態】



(2) 民間コンソーシアムの構成

「ターミナルオペレーター【運営】・ゼネコン【建設】・設計会社【設計】・メンテナンス会社【維持管理】」によって構成される（独立採算型に同じ）。

(3) 事業範囲（官民の役割分担）

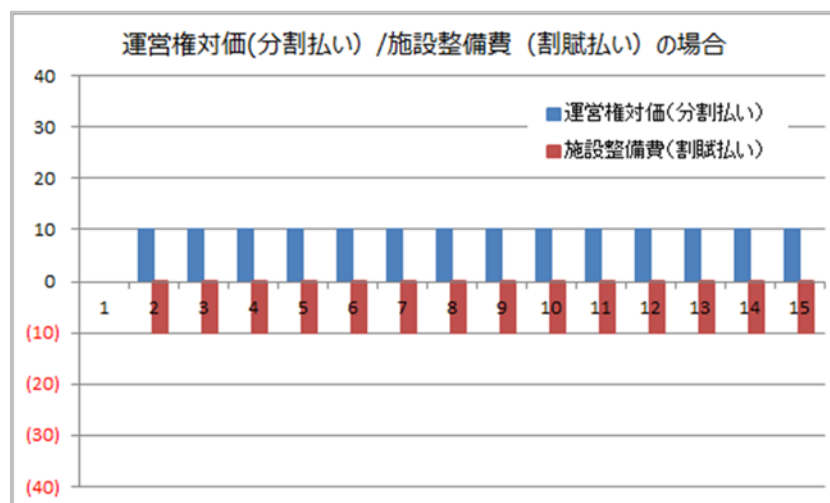
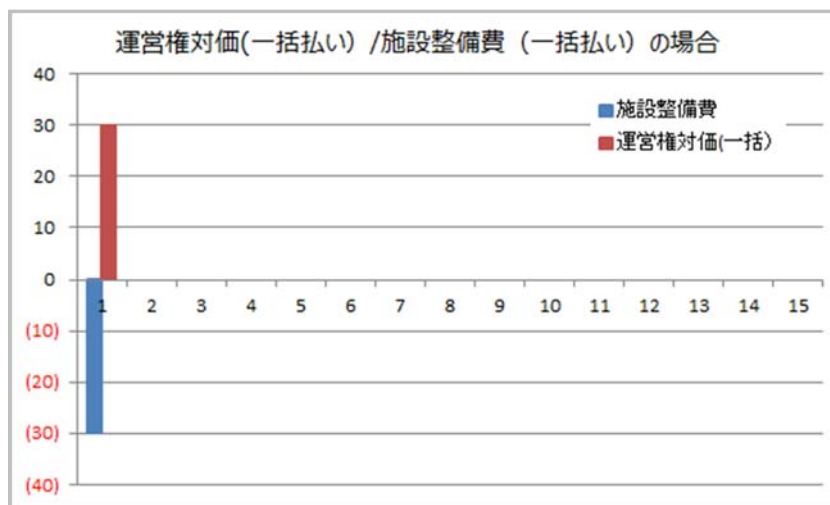
① 事業全体の分担

事業の各段階における市と事業者の業務および費用の分担は以下のとおり。

設計・建設	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 事業者がターミナルビルを設計・建設 → 完工後市に引渡し。
整備費の支払	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 市は運営権対価を受領し、施設整備費を事業者に別途支払い。 ➤ 運営権対価の支払方法（一括払い・分割払い）と施設整備費の支払方法（一括払い・割賦払い）によって 4 つの組合せが考えられるが、市の収入・支出のタイミングを勘案すると以下の組合せが望ましいと考えられる。
運営・維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 運営・維持管理業務については運営期間中は事業者が独立採算で運営。 ➤ 施設整備費を割賦払いする場合、運営・維持管理期間中分割して支払う。→大規模修繕費の取扱いについては別途検討が必要。

上記の分担を前提とした市の毎年度の収支イメージは、以下のとおりである。

【図 5.7 混合型における市の収支イメージ】



② 大規模修繕業務の取り扱い

基本的な考え方は独立採算型に同じであるが、混合型の場合には、事業者が大規模修繕業務を実施し、市がその費用を負担（サービス購入料で支払い）することが考えられる。

大規模修繕業務は特定の年度に発生することが多いため、市が費用負担する場合には同業務が発生する年度のみ支出が多くなる点に留意する必要がある。

(4) 事業者選定方法のポイント

ターミナルビルの整備・運営・維持管理を一括で実施するコンソーシアム（企業グループ）を選定する(独立採算型に同じ)。

定量的評価は、市の純負担額（＝施設整備費－運営権対価）で行うことが考えられる。

契約については、実施契約と事業契約を合わせた契約を事業者と締結する(独立採算型に同じ)。

(5) 本スキームのポイント

① 施設整備費の支払方法

一括払いの場合は、起債又は一般会計からの支出が必要となり、割賦払いの場合は、債務負担行為の設定が必要となる。

また、割賦金利の支払があるため、支出額合計は「割賦払い>一括払い」となる点に留意が必要である。

② 運営権対価の支払方法

一括払いの場合、事業者は資金調達が必要となるが、調達額・事業者の信用力によっては資金調達が困難となる可能性がある。一方で、市にとっては施設整備費相当額を早期に回収できるメリットがある。

分割払いの場合、施設整備費が一括払いであれば、市に立替払いが生じるが、割賦払いであれば、市の毎年度の純負担額を減らせる可能性がある。

5.1.3 サービス購入型

(1) 概要

サービス購入型でターミナルビルの整備・維持管理（一部）を実施する事業者①（SPC①）と、独立採算でターミナルビルの運営・維持管理（一部）を実施する事業者②（SPC②）を設立する方式である。SPC①とSPC②を別の事業として別々に事業者を選定する方法と、一体の事業として一括で事業者を選定する方法が考えられる。

同様の方式は横浜市「みなとみらい 21 中央地区 20 街区 MICE 施設整備事業」・「みなとみらい 21 中央地区 20 街区 MICE 施設運営事業」で採られている（本件では2つの事業を別の事業として実施）。

市は施設整備費・維持管理費（一部）に関する予算措置が必要となるが、「運営権対価>施設整備費+維持管理費」となれば、実質的に市の負担はなくなることとなる。

【図 5.8 事業スキーム図：サービス購入型】

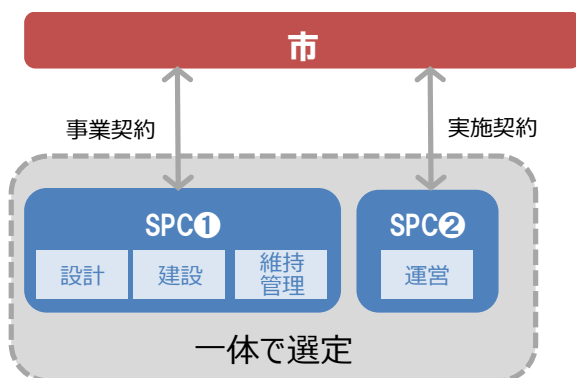


ターミナルビルの設計・整備・維持管理（一部）には BTO 方式又は DBO 方式、運営・維持管理（一部）にはコンセッションを採用することが考えられ（後述）、以下の通り、契約形態及び施設整備費の支払方法が異なる。

【BTO方式+コンセッション方式】

市は、SPC①とSPC②を選定し、それぞれ事業契約と実施契約を締結する。施設整備費は割賦払いと一括払いのいずれも可能である。

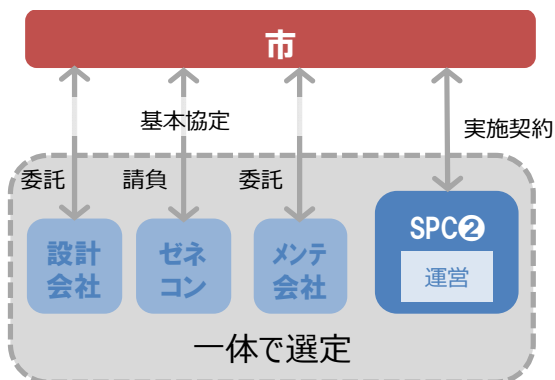
【図 5.9 BTO方式+コンセッション方式における契約形態】



【DBO方式+コンセッション方式】

市は、設計会社、建設会社(ゼネコン)、メンテナンス会社、オペレーター (SPC②) を選定し、それぞれの事業主体と契約を締結する。施設整備費は、一括払いのみとなる(従来方式と同じ)。

【図 5.10 DBO方式+コンセッション方式における契約形態】



(2) 民間コンソーシアムの構成

SPC① (サービス購入型・PFI事業)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ゼネコン【建設】・設計会社【設計】・メンテナンス会社【維持管理】によって構成。
SPC② (独立採算型・コンセッション)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ターミナルオペレーター【運営】・メンテナンス会社【維持管理】によって構成。 ▶ 維持管理業務を業務範囲に含まず、TBの運営のみを行うことも考えられる。

(3) 事業範囲（官民の役割分担）

① 事業全体の分担

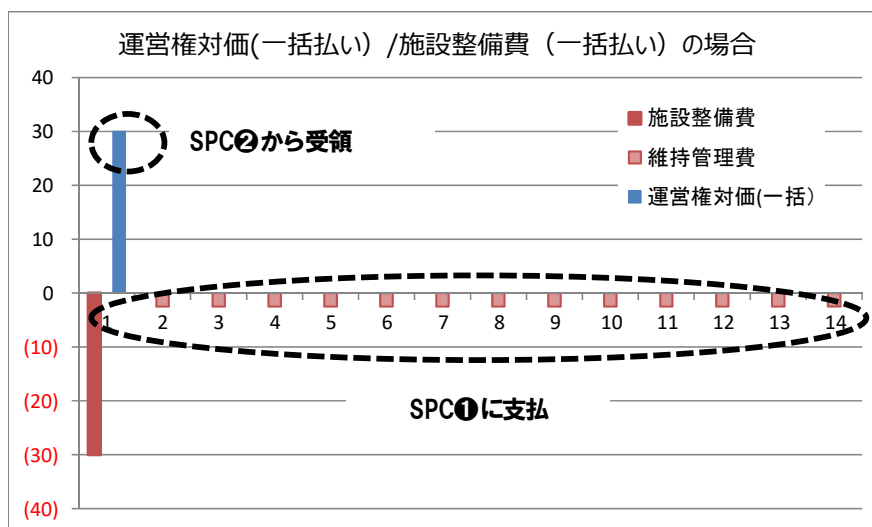
ターミナルビル設計・整備・維持管理には BTO 方式又は DBO 方式（SPC①）、運営にはコンセッションを（SPC②）を採用することが想定される。SPC①と SPC②を別々に選定することも考えられるが、一体的な運営のためには一括で選定することが望ましいものと考えられる。

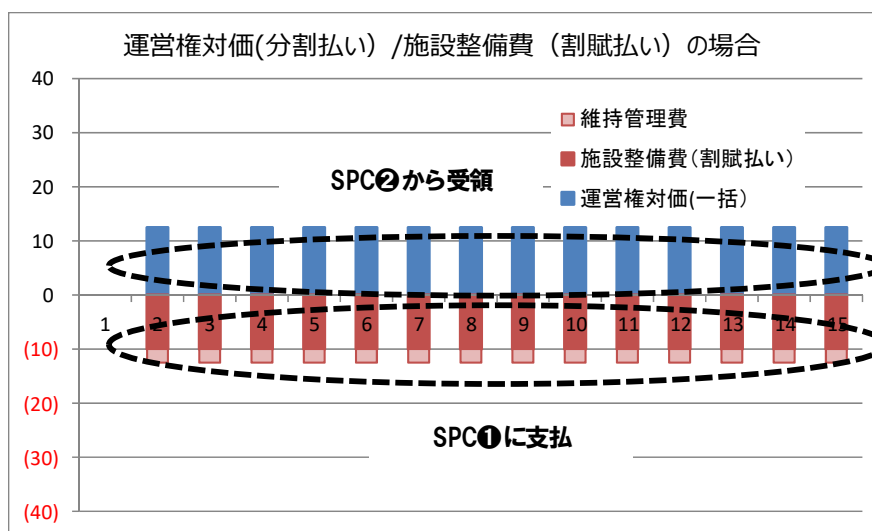
維持管理業務については、SPC①と SPC②で分担する方式と SPC①のみで実施することが考えられる。前者の場合、両 SPC 間での役割分担の検討が必要である。

設計・建設	<ul style="list-style-type: none"> SPC①がターミナルビルを設計・建設 → 完工後市に引渡し。
施設整備費の支払い	<ul style="list-style-type: none"> 市は SPC②から運営権対価を受領し、施設整備費及び維持管理費を SPC①に支払い。 運営権対価の支払方法（一括払い・分割払い）と施設整備費の支払方法（一括払い・割賦払い）の考え方は混合型に同じ。
運営・維持管理	<ul style="list-style-type: none"> 運營業務については運営期間中は SPC②が独立採算で実施。 施設整備費を割賦払いする場合、運営・維持管理期間中に分割して支払う。また、施設整備費に合せて SPC①が実施する維持管理業務に関するサービス購入料を支払う。 <p>なお、大規模修繕費の取扱いについては別途検討が必要。</p>

上記の分担を前提とした市の毎年度の収支イメージは、以下のとおりである。

【図 5.11 サービス購入型における市の収支イメージ】





② 大規模修繕業務の取り扱い

本スキームの場合には、大規模修繕業務を事業者が実施する場合でも、基本的に SPC①が実施し、市が費用負担する（サービス購入料で支払う）ことが考えられる。

この他、市と事業者が分担する方法や、市が実施する方法も考えられる。

(4) 事業者選定方法のポイント

ターミナルビルの整備・維持管理を実施する民間コンソーシアムと運営を実施する民間コンソーシアムを一体で選定する。

定量的評価は、市の純負担額（＝施設整備費－運営権対価）で行う(独立採算型に同じ)。市は SPC①と事業契約、SPC②と実施契約を締結する。

(5) 本スキームのポイント

施設整備費の支払方法・運営権対価の支払方法・市の純負担額の考え方は混合型に同じである。

ターミナルオペレーターが施設整備・維持管理に関与することが困難な場合や、コンソーシアム全体の代表企業となれない場合、ターミナルオペレーターは運営に専念できるというメリットがある。

5.2 事業スキーム検討上整理が必要な事項

5.2.1 駐車場の取り扱い

バス等の駐車場については現状無料であること、及び県有地上にあるため、コンセッション方式に含むことについては検討が必要である。

ここではコンセッション方式以外のスキームについても検討を行った。

(1) 想定されるケースの整理

駐車場に係る事業スキーム上の取り扱いについて、以下のように整理した。

【表 5.1 駐車場の取り扱いに関するケース整理】

		利用料金の帰属	
		運営権者	市
料金設定	有料	① 駐車場等の運営を運営業務の対象とする。	③ 駐車場等の運営を運営業務の対象とせず、市から運営権者に業務委託し、業務委託料を支払う。 (※1)
		② 駐車場等の運営を運営業務の対象しない。	
		②-(i)：別途指定管理者制（利用料金制）を導入。運営権者を指定管理者として指定する。 (※2)	③-(i)：運営権者が業務委託を受託することを前提に選定手続きを行う。
		②-(ii)：運営権者が市から事業用地を賃借(有償又は無償)し、駐車場等を運営する。	③-(ii)：市が運営権者以外の民間事業者を選定し、別途業務委託契約を締結する。
無料	無料	④ 駐車場等の維持管理を運営業務の対象とする (利用料金収入はないため、維持管理費は運営権者の持ち出し)。	
		⑤ 駐車場等の維持管理を運営業務の対象としない。	
		⑤-(i)：別途市が運営権者と業務委託契約を締結し、業務委託料を支払う。	
		⑤-(ii)：市が運営権者以外の民間事業者を選定し、別途業務委託契約を締結し、業務委託料を支払う。	

(※1)業務委託の対象業務は、「①駐車場等の維持管理業務」・「②利用料金（駐車料）の徴収代行」。駐車場等の運営主体は市となる。

(※2)指定管理者制度が併用されるため、当該指定管理者の業務の一環として行うことが考えられる（新たに運営権者を指定するのではない）。

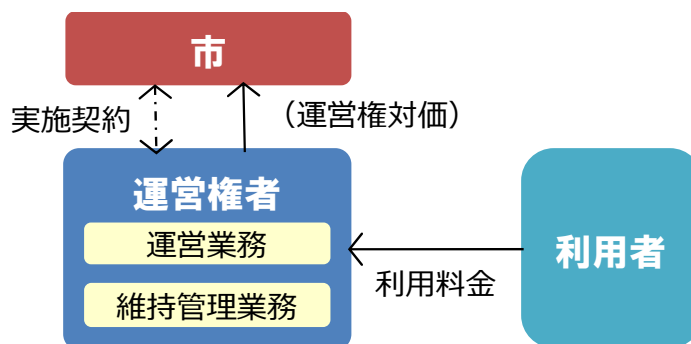
(2) 各ケースの概要

① 運営業務の対象とするケース

利用料金を徴収し、料金収入は運営権者に帰属する。運営権者は駐車場の運営業務と維持管理業務を行う。

メリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>ターミナルビルと駐車場等を一体的に運用することが可能。</u> ➤ <u>運営権者の創意工夫を活かした駐車場等の運営が可能。</u> <u>(フェリーの入出港状況に合せた駐車所等の運営や柔軟な料金設定等)</u>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>駐車場等を有料化することに対するユーザーの理解が得られるか不透明。</u> ➤ <u>駐車場等を有料化するため、県有地の無償貸付が不透明。</u>

【図 5.12 事業スキーム図：駐車場を運営業務の対象とするケース】



② 運営業務の対象としないケース

利用料金を徴収し、料金収入は運営権者に帰属するが、運営業務の対象とはしないケースで、以下の2つのパターンが想定される。

【指定管理者の活用】

基本的なスキームは①に同じ。

運営権者＝指定管理者となるため、駐車場等の運営は実施契約の一環としてではなく、指定管理業務の一環として実施する。

メリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ターミナルビルと駐車場等を一体的に運用することが可能 (①に同じ)。 ➤ 運営権者の創意工夫を活かした駐車場等の運営が可能 (①に同じ)。
------	--

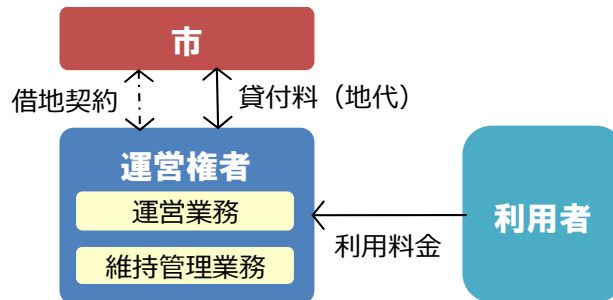
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 有料化に対するユーザーの理解が得られるか不透明（①に同じ）。 ➤ 駐車場等を有料化するため、県有地の無償貸付が不透明（①に同じ）。 ➤ <u>指定管理者制は運営権よりも柔軟な運営が困難。</u>
-------	---

【賃貸借の活用】

市は運営権者と駐車場に係る借地契約を締結し、運営権者が運營業務と維持管理業務を行う。

メリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ターミナルビルと駐車場等を一体的に運用することが可能（①に同じ）。 ➤ 運営権者の創意工夫を活かした駐車場等の運営が可能（①に同じ）。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 有料化に対するユーザーの理解が得られるか不透明（①に同じ）。 ➤ 駐車場等を有料化するため、県有地の無償貸付が不透明（①に同じ）。 ➤ <u>貸付の場合、中途の契約解除が運営権の場合よりも困難。</u>

【図 5.13 事業スキーム図：賃貸借を活用するケース】



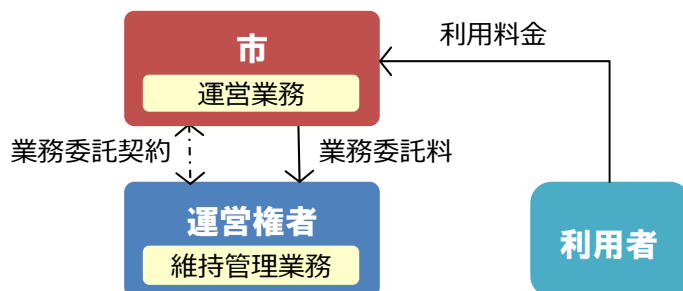
③ 駐車場の維持管理業務を委託

市が運營業務を行い、料金収入が市に帰属するケースであり、以下の2つのパターンが想定される。

【運営権者に委託】

メリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>利用料金収入は市の収入となる。</u> ➤ <u>利用料金が市に帰属するため、県有地の無償貸付は容易。</u> ➤ <u>ターミナルビルと駐車場等を一体的に維持管理することが可能。</u>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 有料化に対するユーザーの理解が得られるか不透明（①に同じ）。 ➤ <u>運営権者の創意工夫を活かした駐車場等の運営が困難。</u>

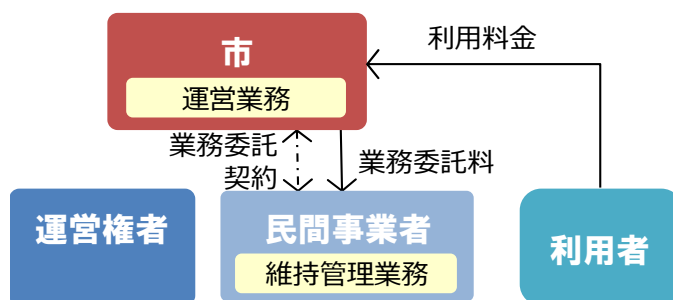
【図 5.14 事業スキーム図： 維持管理業務を運営権者に委託するケース①】



【別の民間事業者に委託】

メリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 利用料金収入は市の収入となる (③-(i)に同じ)。 ➤ 利用料金が市に帰属するため、県有地の無償貸付は容易 (③-(i)に同じ)。 ➤ <u>運営権者は駐車場等の維持管理費を負担しなくて済む。</u>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 有料化に対するユーザーの理解が得られるか不透明 (①に同じ)。 ➤ ターミナルビルと駐車場等を一体的に運用することが困難 (③-(i)に同じ)。 ➤ 運営権者の創意工夫を活かした駐車場等の運営が困難 (③-(i)に同じ)。 ➤ <u>ターミナルビルと駐車場等を一体的に維持管理することが困難 (③-(i)に同じ)。</u>

【図 5.15 事業スキーム図： 維持管理業務を別の民間事業者に委託するケース①】

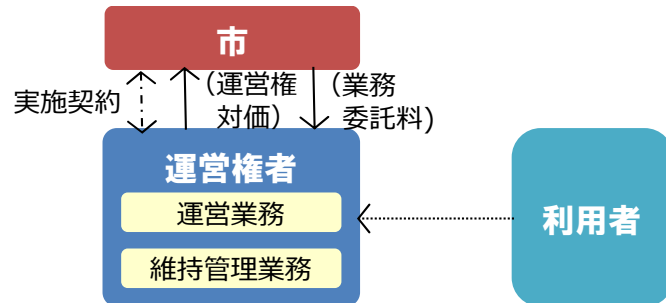


④ 維持管理業務を運営業務の対象とするケース

利用料金は徴収せず（無料）、運営権者が市の委託を受けて、運営業務と維持管理業務を行う。

メリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ターミナルビルと駐車場等を一体的に運用することが可能 (①に同じ)。 ➤ 運営権者の創意工夫を活かした駐車場等の運営が可能 (①に同じ)。 ➤ <u>駐車場等の無料が継続するため、ユーザーの理解が得やすい。</u> ➤ <u>駐車場等が無料であるため、県有地の無償貸付が容易。</u>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>運営権者が駐車場等の維持管理費用をターミナルビルの利用料金収入で賄えるか否か不透明(賄えない場合には委託料の支払も検討)。</u> ➤ <u>利用料金の柔軟な設定による増収効果や不法駐車等の牽制効果が期待できない。</u>

【図 5.16 事業スキーム図： 維持管理業務を運営業務の対象とするケース】



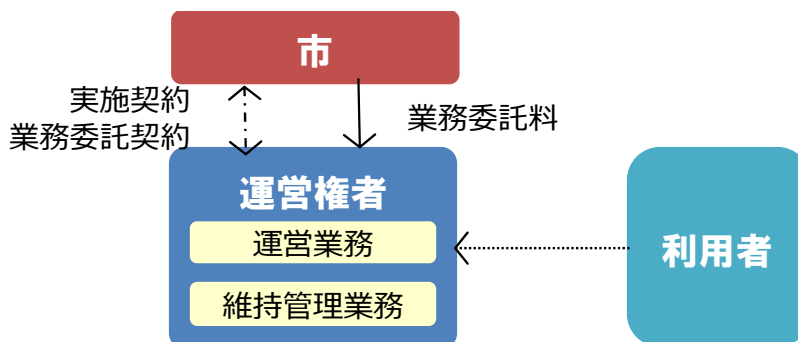
⑤ 維持管理業務を運営業務の対象としないケース

利用料金を徴収せず(無料)、市は運営業務と維持管理業務を運営権者などに委託する。以下の2つのパターンが想定される。

【別途運営権者に委託】

メリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ターミナルビルと駐車場等を一体的に運用することが可能 (①に同じ)。 ➤ 運営権者の創意工夫を活かした駐車場等の運営が可能 (①に同じ)。 ➤ 無料が継続するため、ユーザーの理解が得やすい (④に同じ)。 ➤ 無料であるため、県有地の無償貸付が容易 (④に同じ)。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 運営権者が駐車場等の維持管理費用をターミナルビルの利用料金収入で賄えるか否か不透明(賄えない場合には委託料の支払も検討 (④に同じ)。 ➤ 利用料金の柔軟な設定による増収効果や不法駐車等の牽制効果が期待できない (④に同じ)。 ➤ <u>実施契約以外に業務委託料を締結する必要があり、手続きが煩雑。</u>

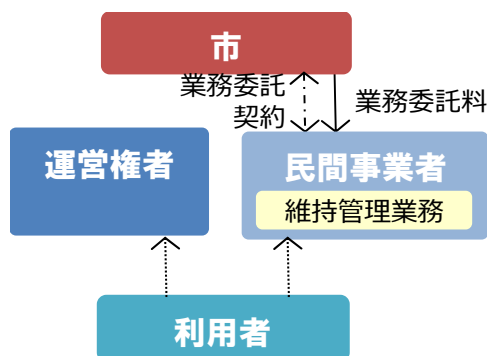
【図 5.17 事業スキーム図： 維持管理業務を運営権者に委託するケース②】



【別の民間事業者に委託】

メリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 無料が継続するため、ユーザーの理解が得やすい（④に同じ）。 ➤ 無料であるため、県有地の無償貸付が容易（④に同じ）。 ➤ <u>運営権者は駐車場等の維持管理費を負担しなくて済む。</u>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>ターミナルビルと駐車場等を一体的に運用・維持管理することが困難。</u> ➤ <u>運営権者の創意工夫を活かした駐車場等の運営が困難。</u>

【図 5.18 事業スキーム図： 維持管理業務を別の民間事業者に委託するケース②】



(3) 今後の方向性

駐車場の配置計画等を踏まえ、駐車場は無料とする方針であるため、上記④を中心に今後更なる検討を行う。

5.2.2 官民のリスク分担～需要変動リスクの負担方法

コンセッション導入事例等を踏まえ、需要変動リスクへの対応策として以下が考えられる。

(1) 運営期間の短期化＋延長オプション

① 運営期間の短期化

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

なお、運営期間を短くすることによって、市が当初受領する運営権対価は減少し、施設整備費を賄うことが困難となるため、独立採算型ではなく混合型又はサービス購入型を採用することになる点に留意する必要がある。

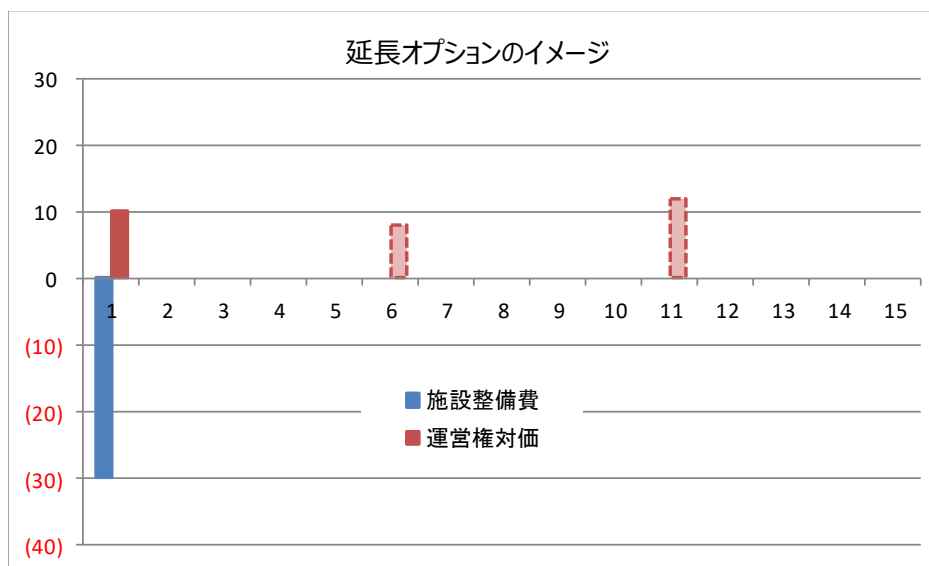
② 延長オプションの設定

加えて、当初運営期間終了後、市と現事業者間で運営条件（利用料金水準や運営権対価の額、要求水準等）について協議を行い合意が得られた場合には、現事業者が再度運営権対価を支払い、一定期間運営を行うことが考えられる。

このような運営期間の延長は一度に限らず、複数回実施することも考えられる。

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

【図 5.19 延長オプションのイメージ】



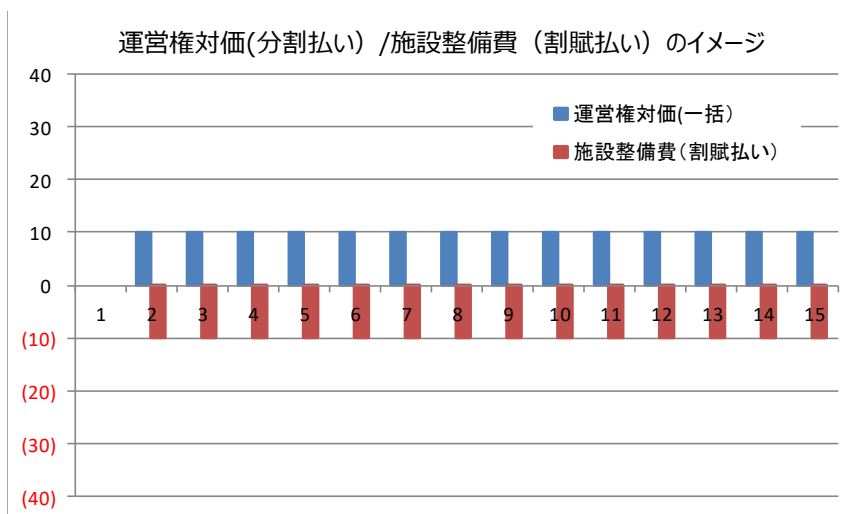
(2) 業績連動支払の採用

① 運営権対価の分割払い＋施設整備費の割賦払い

運営権対価の一括払いは市にとってメリットがあるものの、事業者にとっては支払額が当初で確定することや、資金調達を行う必要性が生じること等から対応が難しい側面もある。

このため、運営権対価を運営期間中に分割払いすることが考えられる。但し、この場合、施設整備費を市が事業者に対して一括払いすると、市に立替が生じるため、施設整備費の割賦払いを組み合わせることが考えられる。

【図 5.20 運営権対価の分割払い+施設整備費の割賦払いのイメージ】



② レベニューシェア・プロフィットシェア

運営権対価を分割する場合、実施契約に定められた額の支払い(固定額)に、事業者の業績に連動した支払いを組み合わせることが考えられる。

これにより事業者は需要が減少し採算が悪化した場合には、市に対して支払う運営権対価が減額され、経営が安定化する。他方、需要が増加し採算が向上した場合には、市に対して支払う運営権対価が増額され、市もメリットを享受することができる。

【主な業績連動支払方法】

レベニュー シェア	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 事業者の売上に連動して運営権対価を支払う方法(例えば売上の●%等)。 ➤ 市としては確実に売上に連動した対価を受領できるメリットがある。他方、連動方法の設定によっては需要が減少した場合に事業者の収支が悪化し、需要変動リスクへの対応策とならなくなる可能性がある点に留意する必要がある。
プロフィット シェア	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 事業者の利益に連動して運営権対価を支払う方法(例えば運営権対価支払前の経常利益の●%等)。 ➤ 事業者としては対価の支払いが利益に連動するため経営が安定化するメリットがある。他方、市にとっては事業者の会計処理方法によってはメリットを享受できなくなる可能性がある(所謂「中抜き」リスク)。

【プロフィットシェアの導入事例～みなとみらい 21 中央地区 20 街区 MICE 施設運営事業】

<p>1 プロフィットシェアの適用条件</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業におけるプロフィットシェアリングは、毎事業年度、以下の条件を満たした場合に適用するものとする。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>【プロフィットシェアリングの適用条件】 プロフィットシェアリング前税引前当期利益－提案時の税引前当期利益） > 50,000,000円</p> </div> <p>2 プロフィットシェアリングによりPFI事業者②が市に支払う金額の算定方法</p> <p>① 算定式</p> <ul style="list-style-type: none"> プロフィットシェアリングによりPFI事業者②が市に支払う金額（以下、「プロフィットシェアリング金額」という。）は、当該超過利益に一定の割合（以下、「プロフィットシェアリング係数」という。）を乗じた金額を市に支払う。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>【プロフィットシェアリング金額の算定方法】 N期のプロフィットシェアリング金額 = (Pn-Pnt)n×Kps（但し、Pn-Pnt>50,000,000に限る。）</p> <p>Pn：プロフィットシェアリング前税引前当期利益 = 当期営業収入 + 当期営業外収入 - 当期営業費用 - 当期営業外費用 Pnt：提案時の税引前当期利益 = 提案時の当期営業収入 + 当期営業外収入 - 当期営業費用 - 当期営業外費用 Kps：プロフィットシェアリング係数</p> <p>※1 当期営業収入及び当期営業費用について、PFI事業者②が要求水準書に定める自主事業（自ら利用者となって20街区MICE施設の利用料金を負担し、興行、イベント等を企画して実施する事業）に係る収入及び費用は除く。 ※2 当期営業収入について、自主事業において使用した20街区MICE施設の利用料金を含む。</p> </div> <p>②プロフィットシェアリング係数</p> <ul style="list-style-type: none"> プロフィットシェアリング係数は20%とする。

出典：横浜市公表資料を基に作成

③ キャップ・フロアの設定

需要変動が一定範囲内に収まっている場合は、需要変動リスクは事業者負担とし、一定範囲を超えると公共負担とする考え方である。

【キャップ・フロア(レベニューシェア)の導入事例～愛知県有料道路運営等事業】

<p>■ 運営権者による運営の結果生じる収益の帰属</p> <p>□ 交通量の増減による収入</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量増加の結果、各年次の実績料金収入が、「資料2 将来の収入及び支出の予測」における各年次の計画料金収入を上回る場合については、計画と実績の差異が6%の範囲内であれば運営権者に帰属、それを超える部分については公社に帰属させるものとする。 また、交通量減少による減収に関しては、基本的には増収の場合と同様に、6%の範囲内であれば運営権者の負担、それを超える部分については公社が負担するものとする。ただし、運営権者の提案に基づく料金割引による6%を超える減収については運営権者の負担、競合路線の供用による交通量の減少に伴う減収に関しては、その影響による減収相当額を精査のうえ、当該額を公社が負担するものとし、詳細は実施契約のとおりとする。 <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> </div>

出典：愛知県公表資料を基に作成

(3) 運営条件の見直し

運営期間を長期(20年等)に設定した場合、運営開始後、一定期間経過後に運営条件(利用料金水準や運営権対価の額、要求水準等)の見直しを必ず行う旨を実施契約に規定する考え方である。

一定期間経過後の社会・経済環境に合わせて運営条件を見直すことができるメリットはあるが、市と事業者間で合意が得られなかった場合の措置について検討する必要がある。

5.2.3 事業用地(県有地)の取り扱い

ターミナルビルは県有地上に整備されているため、増設部分にコンセッションを導入する場合、この取扱いに関する検討が必要である。

(1) 想定される手続き

県が市に土地を賃借し、管理委託契約を締結する。

次に、事業者が借地上にターミナルビルを増設し、完工後市に所有権を移転する。

その後、市が所有するターミナルビルに事業者が運営権を設定し、ターミナルビルを運営する。

(2) 検討が必要な事項

① 県有地に運営権を設定する必要性

ターミナルビルのみ運営権を設定することだけでよいか、駐車場にも運営権を設定する必要があるかは、5.2.1の検討結果と合わせて検討する必要がある。

② 設定する必要がない場合

市と事業者間のみで実施契約を締結し、市が所有するターミナルビルに対して運営権を設定することが考えられる。

③ 設定する必要がある場合

市が有する借地権に運営権を設定することが考えられるが、この可否について検討が必要である。

借地権に運営権の設定が不可の場合、市と事業者間での運営権設定に加えて、県・事業者間で運営権設定が必要となることも考えられる。

この方式を採る場合、市及び県が事業者選定手続きを行う必要があることも考えられるが、手続の煩雑さ等を勘案すると適切ではない。県が市に事業者選定手続きを委託することが考えられるが、この可否については県の意向を確認する必要がある。

5.2.4 財産区分の考え方

ターミナルビルの財産区分（行政財産又は普通財産）に応じた事業スキームを検討する必要がある。

(1) 行政財産とする場合

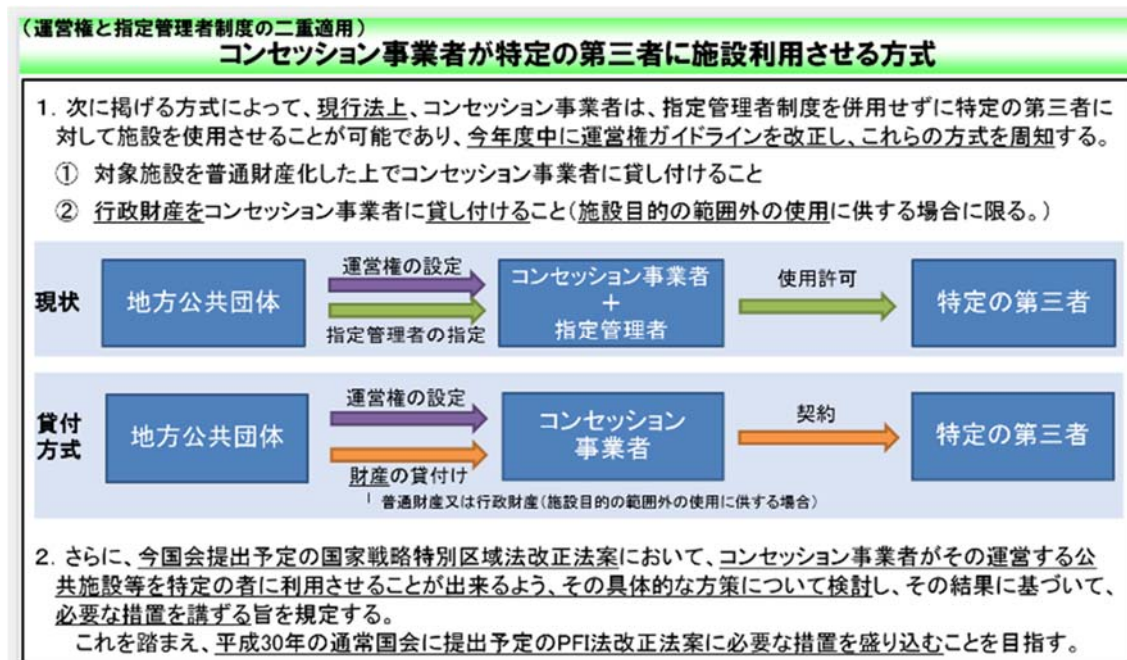
本施設は第三者に使用させること（例えば CIQ 部分の国の使用や飲食・物販等のテナントの使用等）が想定されているが、財産区分が行政財産・公の施設となった場合には指定管理者制度を併用する必要がある。

この場合、コンセッション導入に伴う実施方針条例の制定・議決に加えて、指定管理者の設置管理条例の制定・議決が必要となる点に留意が必要である。また、運営権の設定の議決に加えて、指定管理者の指定の議決も必要となる点にも留意が必要である。

(2) 普通財産とする場合

本施設の財産区分が普通財産であった場合、指定管理者制度の併用は不要であり第三者の使用は貸付で対応可能となる。

この場合、コンセッション導入に伴う実施方針条例の制定・議決及び運営権設定の議決のみでよい。



出典：国土交通省公表資料

5.3 各事業スキームの比較

5.3.1 比較の視点

(1) 市の意向

混合型・サービス購入型を採る場合には、施設整備費や維持管理費について予算措置(債務負担行為)が必要となる点に留意が必要である。

他方、民間事業者が負担するリスクは「独立採算型>混合型>サービス購入型」となるため、市が受け取る運営権対価は「独立採算型<混合型<サービス購入型」となる可能性がある点にも留意が必要である(定量化は困難)。

(2) 民間事業者の意向

独立採算型の場合、事業者は需要変動リスク(入港するフェリー船の変動リスクや乗客数リスク等)を負担した上で、初期投資(ターミナルビルの整備費)を回収する必要があるため、負担するリスクが大きいものと考えられる。混合型やサービス購入型の場合、事業者は需要変動リスクを負担するものの、施設整備費は別途市が負担するため、独立採算型よりもリスクが小さいものと考えられる。

特に、我が国では港湾ターミナルビルの運営を民間事業者が行った事例は限られるため、民間事業者の対応可能性は不透明である。

また、運営期間が短期間であればリスクを負担できる場合でも、長期間となった場合には負担できない可能性もある。

以上より、民間意向調査の結果を踏まえ、いずれの事業スキームが望ましいかを検討する必要がある。

5.3.2 マーケットサウンディング結果

同種事業の実績や事業への関心を有する複数企業に対する事前ヒアリングでは、近年の対馬市、比田勝港における韓国人観光客の増加自体は認識されているものの、その増加要因や韓国人観光客のニーズ等については掴んでいない状態であり、今後の韓国人向けフェリー一需要動向については不透明感を持っている企業が多いことが確認された。

その後のマーケットサウンディングにおいては、これら民間企業の懸念を受け、需要特性や韓国人旅行者の増加の背景についての説明を行ったうえで、幅広い企業等との意見交換を実施したが、更なる韓国人観光客の増加を見込む比田勝港のポテンシャルに対する評価の意見がある一方で、長期事業時や、収益源が韓国人からのターミナル使用料に依存していることをふまえると、韓国人旅行者の需要変動リスクについては、やはり懸念が大きいとする意見が複数企業から確認された。

(これらのマーケットサウンディング結果は、後段 6 を参照)

5.3.3 事業スキームの方向性

以上を踏まえ、事業スキームの方向性は以下のように考えられる。

- ▶ 事業者が需要変動を負担するスキームは容易ではない。
- ▶ よって今後、韓国人フェリー利用者が増加しても、事業者が施設整備費を利用料金収入で全額回収する独立採算型の採用は容易ではないと考えられる。施設整備費は市が負担して、別途、運営権対価を受領する混合型、又はサービス購入型を中心に検討することが考えられる。
- ▶ 但し、上記事業スキームを採用しても、ターミナルビルの運営・維持管理を独立採算で行うことには不透明感があるため、需要変動リスクへの対応策を検討しておく必要があるものと考えられる。

5.4 事業範囲・リスク分担の整理

5.4.1 事業範囲等の整理

(1) 事業範囲の整理

5.3.3 を踏まえ、混合型又はサービス購入型を前提とした事業者の事業範囲は以下のように整理される。

新 TB	PFI 事業	PFI 事業者が設計・建設・維持管理（一部）を行う。 市は PFI 事業者に対し、設計・建設・維持管理業務の対価を支払う。支払方法は一括払い又は分割払い。
	運営事業	運営権者が運営・維持管理（一部）を行う。 運営権者は利用料金収入を収受し、運営権対価を市に支払う。本事業に関する市の運営権者への支払いはなし。 支払方法は一括払い又は分割払い。
旧 TB	PFI 事業	PFI 事業者が設計・改修・維持管理（一部）を行う。 市は PFI 事業者に対し、設計・建設・維持管理業務の対価を支払う。支払方法は一括払い又は分割払い。
	運営事業	運営権者が運営・維持管理（一部）を行う。 運営権者は利用料金収入を収受し、運営権対価を市に支払う。本事業に関する市の運営権者への支払いはなし。 支払方法は一括払い又は分割払い。
駐車場	PFI 事業	PFI 事業者が設計・建設を行う。市は PFI 事業者に対し設計・建設の対価を支払う。支払方法は一括払い又は分割払い。
	運営事業	運営権者が維持管理を行う。利用者から利用料金は徴収せず（無料

		で利用)、維持管理費は運営権者負担。
--	--	--------------------

(2) 事業期間の整理

事業期間については既に実施された運営事業を参考にすると、15～20年程度が考えられる。但し、本事業の場合、5.3.2の民間事業者の意見を踏まえると、将来の需要変動リスクを想定することは難しく、長期に亘って同リスクを事業者が負担することは困難とも考えられる。

以上より、事業期間の設定については、今後更なる検討が必要と考えられるが、ここでは10年・15年・20年を想定して以下の検討を行うものとする。

5.4.2 リスク分担の整理

混合型又はサービス購入型を前提とした官民のリスク分担は以下のように考えられる。

(1)各期間に共通のリスク

「○」：主たる負担者・「△」：従たる負担者

リスクの種類	No.	リスクの内容	リスク分担	
			市	事業者
計画リスク	1	市の政策変更による事業の変更・中断・中止など	○	
募集要項等の内容リスク	2	募集要項等の誤り・内容の変更によるもの	○	
許認可リスク	3	市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	本事業のみでなく、広く一般的に適用される法令、許認可の新設、変更によるもの		○
	6	本事業に直接の影響を及ぼす法令、許認可の新設、変更によるもの	○	
	7	本事業に直接の影響を及ぼす市の条例等の新設、変更によるもの	○	
消費税変更リスク	8	運営権対価にかかる消費税の変更によるもの		○
	9	上記以外の消費税の変更によるもの		○
税制変更リスク	10	法人の利益にかかる税制度の変更によるもの（法人税率など）		○
	11	本事業に直接の影響を及ぼす税制度の変更によるもの		○
第三者賠償リスク	12	市の提示条件、指図、行為を直接の原因とする事故によるもの	○	
	13	上記以外によるもの		○
保険リスク	14	維持管理・運営等におけるリスクをカバーする保険の付保		○
物価変動リスク	15	物価変動による費用の増減リスク		○※1
資金調達リスク	16	本事業の実施に必要な資金調達に関するリスク		○
業態悪化リスク	17	事業者の能力不足等による採算悪化等に関するリスク		○
債務不履行リスク	18	事業者の責めによる事業の中止・延期		○
	19	市の責めによる事業の中止・延期	○	
不可抗力リスク	20	戦争・暴動・天災等による事業計画・内容の変更、事業の中止・延期に関するもの	○※2	○※2

※1：当初想定されない急激な物価変動が起こった場合には、事業者又は市は相手方に協議を申し入れることができる。

※2：双方に生じた損害は双方が負担する。

(2)実施契約締結前

リスクの種類	No.	リスクの内容	リスク分担	
			市	事業者
応募費用リスク	21	本事業への応募にかかる費用負担		○
契約締結リスク	22	実施契約の未締結	○※3	○※3
議会議決リスク	23	運営権設定に関する議会の議決が得られないリスク	○※3	○※3

※3：市・事業者双方それぞれに生じた費用はそれぞれが負担する。

(3)維持管理期間中のリスク

リスクの種類	No.	リスクの内容	リスク分担	
			市	事業者
業務開始遅延リスク	24	事業者の責めによる運営・維持管理業務開始の遅延		○
	25	上記以外の要因による運営・維持管理業務開始の遅延	○	
業務内容の変更リスク	26	市が提示する業務内容の変更に係るリスク	○	
要求水準未達リスク	27	事業者の責めによる運営・維持管理業務の要求水準未達		○
	28	上記以外の要求水準未達	○	
施設損傷リスク	29	事業者の責めによる施設・設備の損傷		○
	30	上記以外の施設・設備の損傷	○	
維持管理費の変動リスク	31	事業者の責めによる運営・維持管理費の変動リスク		○
	32	上記以外の運営・維持管理費の変動リスク	○	
光熱水費リスク	33	維持管理期間中の光熱水費の変動リスク	○	
保険リスク	34	事業者が行う運営・維持管理業務に関する保険の付保		○

(4)運営期間中のリスク

リスクの種類	No.	リスクの内容	リスク分担	
			市	事業者
業務開始遅延リスク	35	事業者の責めによる運営業務開始の遅延		○
	36	上記以外の要因による運営業務開始の遅延	○	
本施設の瑕疵リスク	37	本施設の瑕疵によるもの	○	
要求水準未達リスク	38	事業者の責めによる運営・維持管理業務の要求水準未達		○
	39	市の責めによる運営・維持管理業務の要求水準未達	○	
運営費・維持管理費の変動リスク	40	事業者の責めによる運営・維持管理業務の内容変更等に起因する維持管理・運営費の変動によるもの		○
	41	市の責めによる運営・維持管理業務の内容変更等に起因する維持管理・運営費の変動によるもの	○	
光熱水費リスク	42	本施設の維持管理・運営にかかる光熱水費及び通信費の負担に関するもの		○
需要変動リスク	43	本施設に対する需要変動に関するもの		○※4
施設損傷リスク	44	事業者の責めによる本施設の損傷に関するもの		○
	45	市の責めによる施設の損傷に関するもの	○	
修繕リスク	46	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		○
	47	市が実施する大規模修繕以外の本施設の躯体・設備等の大規模修繕に関するもの		○
	48	市が実施する本施設の躯体・設備等の大規模修繕に関するもの	○	
	49	修繕実施による施設閉鎖による収入・費用への影響に関するもの		○
保険リスク	50	維持管理・運営等におけるリスクをカバーする保険の付保		○

※4：当初想定されない社会・経済環境の大幅な変化や市の方針変更等によって需要が大きく変動した場合には、事業者又は市は相手方に協議を申し入れることができる。

(5)運営期間終了時のリスク

リスクの種類	No.	リスクの内容	リスク分担	
			市	事業者
運営期間終了時の移管手続リスク	51	本施設の移管手続きに関する諸費用等		○
運営期間終了時の本施設の状態	52	運営期間終了時の本施設の状態に関する要求水準の未達		○

5.5 事業収支シミュレーションの検討

ここでは5.3.3の検討結果を踏まえ、以下の事業スキームを前提に事業シミュレーションをおこなう。

■ターミナルビルの運営事業

- ・コンセッションを導入し、運営権者が独立採算で事業を実施。

■ターミナルビルの整備・維持管理事業

- ・PFI方式・サービス購入型を導入し、市がPFI事業者に施設整備及び維持管理業務の対価を支払う。

5.5.1 前提条件

上記の考え方に基づく事業収支算出上の前提条件は以下の通りである。

1 事業収支シミュレーション

1 前提条件

(1) 運営権対価算出に関する条件

項目	想定値		備考	実績値等						
	人数	構成比		H29年度実績		H28年度実績		H27年度実績		
出国者数	人数	構成比		人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	
合計			過去実績より想定							
大人										
子供										
6歳未満										
使用料単価				H29年度実績						
大人			過去実績より想定							
子供										
6歳未満										
テナント料収入(旧TB)			過去実績より想定	平成29年度実績値						
			現行プランに基づき想定	対象面積				(旧TBの事務室等・新TBへの移転に伴い収益利用を想定・PFIの場合のみ見込む)		
				単価				売店		
								飲食		
テナント料収入(新TB)			過去実績より想定	入管				単価		
			現行プランに基づき想定	税関						
				余剰スペース				(余剰スペースの半分を収益利用することを想定・PFI事業の場合のみ見込む)		
				単価				売店・飲食の平均値		
管理費(旧TB)			過去実績より想定			H28年度実績	H27年度実績	ターミナル面積	PFI事業による削減率	
				管理費				管理棟		
			運営権者負担	使用料委託				審査棟		
				管理費				合計		
管理費(新TB)			面積按分					新設棟※	PFI事業による削減率	
			総額							
			運営権者負担							
修繕費(経常修繕費)			総額	建築物のライフサイクルコストに基づき算出						
修繕費(大規模修繕費)			総額	経常修繕費はPFI事業者負担・大規模修繕費は市負担						
SPC経費			想定	職員						
				その他経費						
法人税等			標準税率(H30年度)							
現在価値への割引率			想定	本事業で想定されるリスクを加味して設定。						
業績連動支払										

※延べ床面積4420㎡より駐車場460㎡・余剰スペース675㎡を除いた面積を対象としたもの。

(1) 出国者数

過去の実績及び近年のトレンドを踏まえて設定した。

(2) 使用料単価

市の方針を踏まえて想定した。

(3) テナント料収入

旧ターミナルビルについては現在徴収しているテナント料に加え、改修後新ターミナル

ビルに事務室等が移転することによって生じる余剰スペースを事業者が収益利用することを想定している。なお、本スペースの収益利用は民間の創意工夫等によるものと考え、PFI方式の場合のみ想定し、従来方式では想定しない。

旧・新ターミナルビルともに施設利用料は「対馬市国際ターミナル条例」の規定に基づいて設定している。

(4) 管理費

過去の実績に基づき想定した。

なお、PFI方式で実施する場合には、民間の創意工夫等によるコスト削減効果を見込んでいる。削減率については「PPP/PFI手法導入優先的検討規程策定の手引」における以下の記載を踏まえ、10%としている。

公共施設等の整備等（運営等を除く。）の費用、公共施設等の運営等の費用については、平成25年度及び平成26年度内閣府導入可能性調査における平均費用削減率が約10%であったことから $PSC \times 0.9$ としている。

(5) 修繕費

費用は「建築物のライフサイクルコスト」に基づき設定した。

経常修繕業務は運営権者ではなく、施設整備・維持管理業務を行うPFI事業者が実施すること及び大規模修繕業務は市が実施することを想定している。

PFI方式で実施する場合の削減率については(4)の考え方に同じ。

(6) SPC 経費

SPCの運営及び従来は船社に委託していた使用料徴収業務を事業者が実施するものとした。

(7) 現在価値への割引率

運営権対価の算出は「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」の以下の記載に基づき行った（「7 運営権対価 2 留意事項 2-2 運営権対価の算出」）。運営権対価の算出方法は、運営権者が将来得られるであろうと見込む事業収入から事業の実施に要する支出を控除したものを現在価値に割り戻したもの（利益）を基本とし、各事業のリスクや優位性等を勘案し、運営権対価の割引、上乘せ等による調整や運営事業に付随して管理者等から売払いを受ける施設や物品等の購入金額を控除した金額等の合理的な手法が考えられる。

上記現在価値への割引率については、本事業の需要変動リスク等を勘案して設定している。

(2)事業者・市の収支算出に関する条件

(2)-1 運営権対価・サービス対価が一括払い・分割払い共通の条件

項目	想定値	備考
ターミナル整備費		従来方式 PFI削減率 10%
建設期間		
テナント料収入 (旧TB)		
テナント料収入 (新TB)		
管理費の負担	運営権者	運営権事業を実施
	PFI事業者	施設整備・維持管理業務を実施
経常修繕費の負担	PFI事業者負担	PFI削減率 10%
大規模修繕費の負担	市の負担	
現在価値への割引率	10年	過去10年の10年物リスクフリーレートの平均値
	15年	過去10年の15年物リスクフリーレートの平均値
	20年	過去10年の20年物リスクフリーレートの平均値

(2)-2 運営権対価・サービス対価が一括払いの場合の条件

項目	想定値	備考
<運営権者>		
SPCの資本金額	資金調達額の	
SPCの借入金額	資金調達額の	
借入金の返済条件	元金均等返済	
借入金利	10年	TSR過去平均 (10年) 10年
	15年	15年
	20年	20年
<PFI事業者>		
SPCの資本金額		
施設整備費の支払方法	市が一括払い	
市の調達条件	調達額	施設整備費と同額
	一般会計	
	起債	返済条件 元金均等返済
		金利はTSRの過去平均

(2)-3 運営権対価・サービス対価が分割払いの場合の条件

項目	想定値	備考
<運営権者>		
SPCの資本金額		
運営権対価の支払金利		
<PFI事業者>		
SPCの資本金額		
借入金の返済条件	元金均等返済	
借入金利	10年	TSR過去平均 (10年) 10年
	15年	15年
	20年	20年
施設整備費の支払方法	市が分割払い	割賦金利は借入金利に同じ

(8) ターミナル整備費

PFI方式で実施する場合の削減率については(4)の考え方に同じ。

(9) テナント料収入

(3)に記した通り、新旧ターミナルビルを収益利用した場合のテナント料収入を見込んでいる。

(10) 管理費の負担

新旧ターミナルビルの維持管理業務は運営権者と PFI 事業者が行うこととなる。なお、運営権者が実施する維持管理業務費は市の負担なし、PFI 事業者が負担する維持管理業務費は市がサービス購入料として支払うこととなる。

(11) 現在価値への割引率

市の純負担額を現在価値の換算するための割引率については「VFM (Value For Money) に関するガイドライン」における以下の記載に基づき設定した。

割引率については、リスクフリーレートを用いることが適当である。例えば、長期国債利回

りの過去の平均や長期的見通し等を用いる方法がある。

具体的には過去 10 年の当該期間に該当する国債の平均値を採っている。

(12) 運営権者の資金調達条件

運営権対価を一括払いする際には運営権者が対価相当額を資金調達する必要がある。調達条件として、一般的に需要変動リスク等が生じる事業における事例を踏まえて設定している。

借入金の調達条件として、返済方法は元金均等返済、金利は調達レート (TSR: Tokyo Swap Rate) にスプレッド (利ざや) を上乗せしている。これも一般的に需要変動リスク等が生じる事業における事例を踏まえたものである。

運営権対価を分割払いする際には、運営権者の資金調達はほぼないことが想定されるため、資本金は少額に設定している。

(13) PFI 事業者の資金調達

運営権対価を一括払いする際には、施設整備費も完工後一括払いとすることを想定している。PFI 事業者の資金調達はほぼないことが想定されるため、資本金は少額に設定している。この施設整備費は市が調達する必要があるが、一部を一般会計からの支出、一部を起債により調達することを想定している。

運営権対価を分割払いする際には、施設整備費も分割払い (割賦方式) とすることを想定している。

5.5.2 運営権対価の試算

5.5.1 に記した前提条件に基づき運営権対価を試算すると、運営期間が短くなるほど、運営権対価は低くなっている。

5.5.3 運営権者の収支状況

5.5.2 で算出した運営権対価を一括又は分割で支払うことを前提に、運営期間 20 年・15 年・10 年の運営権者の収支状況を試算した。

なお、ここでは運営権対価の支払い方法につき、4.4.2 で示した運営権対価に加えて、業績連動支払として 4.2.2(2)②に記した方式の内、プロフィットシェアを採ることも加味した収支状況の試算も行った。

		運営期間			備考	
		20年	15年	10年		
業績連動 支払	加味せず	PIRR			ターゲットレートはWACC	
		ターゲットレート				
		EIRR				ターゲットレートは現在価値への割引率
		ターゲットレート				
	加味	PIRR			ターゲットレートはWACC	
		ターゲットレート				
		EIRR				ターゲットレートは現在価値への割引率
		ターゲットレート				

(注)上記収益性等の定義は以下の通り。

PIRR(Project Internal Rate of Return) プロジェクト内部収益率	事業全体の収益性を示す。 $I = \sum(CFn)/(1+r)^n$ を満たす r の値 I : 投資額・CFn : n 期の税引後元利金支払前キャッシュフロー
EIRR(Equity Internal Rate of Return) イクイティ内部収益率	出資金に対する収益性を示す。 $E = \sum(CFn)/(1+r)^n$ を満たす r の値 E : 出資金・CFn : n 期の税引後元利金支払後キャッシュフロー
WACC(Weighted Average Cost of Capital) 加重平均資本コスト	出資金・借入金の調達コストを各々の調達比率で加重平均したもの。 $WACC = \{i \cdot D / (D+E)\} + \{r \cdot E / (D+E)\}$ i : 借入金利・D : 借入金残高・E : 出資金残高・r : 出資に対する要求リターン

収益性は期間が短いほど高くなっているが、いずれの場合でも運営権者の収益性はターゲットレートを上回っており、事業実施可能な収益性を確保できる試算結果となっている。

5.5.4 市の収支状況

5.5.2 で算出した運営権対価を一括又は分割で支払うことを前提に、運営期間 20 年・15 年・10 年の市の収支状況を試算した。

運営期間が短くなるにつれ、運営権者が利用料金を収受する期間が短くなり、運営権対価が少なくなるが、施設整備費は一定のため、市の負担は大きくなる傾向にある。また、運営期間が同じ場合、現在価値割引後の市の負担は一括払いの方が分割払いの場合より小さくなっている。これは一括払いの方が市の収入が前倒しで発生するためである。

5.5.5 感度分析

(1) 感度分析

シミュレーション結果に与える影響が大きい以下の項目について、5.5.1 で設定した前提条件と異なった場合の運営権対価への影響を検討するため感度分析を行った。

【感度分析の対象項目】

- ① 出国者数
- ② 利用料金
- ③ 現在価値への割引率

① 出入国者数

単位：百万円

		出入国者数						
運営期間	20年							
	15年							
	10年							

② 利用料金

単位：百万円

		利用料金						
運営期間	20年							
	15年							
	10年							

③ 現在価値への割引率

単位：百万円

		現在価値への割引率						
運営期間	20年							
	15年							
	10年							

上記の変数の内、利用料金及び割引率は事業者が設定するものであるが、出国者数は事業者がコントロールする余地が小さい。このため、出国者数の設定については特に留意する必要がある。

(2) リスク顕在化の影響

運営期間中に需要が減少するリスクは本事業で極めて影響が大きい。そこで出国者数が運営期間中に減少した場合、運営権者の収支に与える影響を分析した（対象としたのは運営期間：20年・運営権対価：分割払いのケース）。

リスクケース		当期利益	純資産残高	累積CF	事業の存続
①-1	開業後出国者数が減少し、5年目に出国者数が9万人（H24年度実績）まで減少、その後同水準で推移				
①-2	開業後出国者数が減少し、10年目に出国者数が9万人（H24年度実績）まで減少、その後同水準で推移				
①-3	開業後出国者数が減少し、15年目に出国者数が9万人（H24年度実績）まで減少、その後同水準で推移				
②-1	開業後出国者数が減少し、5年目に出国者数が15万人（想定50%）まで減少、その後同水準で推移				
②-2	開業後出国者数が減少し、10年目に出国者数が15万人（想定50%）まで減少、その後同水準で推移				
③	開業後出国者数が減少し、5年目に出国者数が20万人（想定67%）まで減少、その後同水準で推移				

年度ごとの当期利益や純資産残高も事業の存続に与える影響は大きいですが、最も影響が大きいのは累積キャッシュフローの残高であり、これがマイナスとなると借入金金融機関や出資者等の支援がない限り、事業の存続は難しくなる。

5.6 VFM の検討

5.6.1 前提条件

PFI方式で実施した場合の市の収支 4.4 にて算出されている。VFM分析を行うために本稿では従来方式における市の収支を試算した。

5.5.1 に記した前提条件以外の前提条件は以下の通りである。

1-1 施設整備・維持管理事業に関する条件

項目	想定値	備考
ターミナルビル整備費		
建設期間		
管理費		
修繕費		20年間合計
大規模修繕費		20年間合計
調達条件	調達額	施設整備費
	一般会計	返済条件
	起債	元金均等返済 金利はTSRの過去平均

1-2 運営事業に関する条件

項目	想定値	備考
使用料収入		
使用料委託費		使用料収入の %
テナント料収入（旧TB）		
テナント料収入（新TB）		

5.6.2 従来方式における市の収支

運営期間が短くなるにつれ、市が利用料金を収受する期間が短くなるが、施設整備費は一定のため、市の負担は大きくなる傾向にある。

5.6.3 VFM 分析

いずれのケースでも業績連動支払を加味した場合には VFM が確保される可能性がある。

運営権対価を一括払いするケースの方が分割払いするケースよりも VFM は確保されており、期間が短くなるほど VFM は確保される傾向となっている。

但し、業績連動支払は想定した前提条件（特に需要見込み）が実現した場合に支払われるものである。よって運営期間中の状況変化によって影響を受けるものであることに留意する必要がある。

また、VFM が確保されたとしても、市には一定の財政負担が生じるため、この負担の妥当性・可能性等についても検討する必要がある。

6 マーケットサウンディング

6.1 事前ヒアリング

6.1.1 ヒアリング対象及び内容

マーケットサウンディングに先駆け、事業と親和性があると考えられる事業者、事業への参画が想定される地元企業等計 4 社に対し事前ヒアリングを実施した。事前ヒアリングでは構想素案や想定される事業手法、事業化パターン、事業範囲を提示のうえ、以下の内容について意見交換を行い、事業に対する意見やスキーム検討で留意すべき事項等を確認した。

【表 6.1 ヒアリング先】

ヒアリング対象	企業概要
A 社	・ 大手交通系事業者
B 社	・ 大手リース会社 ・ PFI 事業、駐車場整備・運営・管理事業の実績多数 ・ コンセッションへの参画実績もあり
C 社	・ 大手建設会社 ・ PFI 事業実績多数
D 社	・ 九州を拠点とする食品メーカー ・ グループ企業にて不動産の賃貸経営、仲介、経営、飲食、その他商品の小売・卸売を展開 ・ PFI 事業実績なし

【表 6.2 ヒアリング内容】

<p>1. 同種事業への取組み状況等</p> <p>2. 事業用地の評価</p> <p>(1) 民間収益施設の導入の観点からの現在の利用者、周辺施設等の評価</p> <p>(2) 民間収益施設の導入の観点からの想定されるリスク、課題等</p> <p>3. 事業化パターン</p> <ul style="list-style-type: none">・ 望ましいと考えられるパターンと、その理由等○パターン 1 (一体案) ターミナル、バス待機場等公共施設の PFI 事業 (含むコンセッション) と、民間収益事業 (独立採算施設) を一体的に公募する○パターン 2 (分離案) ターミナル、バス待機場等公共施設の PFI 事業 (含むコンセッション) と、民間収益事業 (独立採算施設) を別途公募する

- ・比田勝港の賑わい創出において効果があるパターン
- ・民間事業者として応募しやすいパターン、魅力のあるパターン

4. 事業スキーム

(1) 公共施設整備、維持管理・運営事業

①対象施設に対するご意見

- ・ターミナルの機能拡張（更新投資）における、ノウハウの発揮や創意工夫の発揮余地
- ・要求水準の設定水準
- ・市が管理すべきと考えられる施設 等

②本事業特有の論点に対するご意見

- ・需要リスクへの対応のあり方
- ・利用料金の設定・徴収の裁量のあり方
- ・船社対応（テナント管理、誘致等） 等
- ・バス待機場の管理運営（効率的なバス待機場の活用に向けた各種提案、取り組み）

③事業期間に対するご意見

- ・望ましい事業期間
- ・延長オプションの設定等

(2) 民間施設（独立採算）事業

- ・導入が考えられるエリア、事業内容、規模、エリアにおける動線の考え方
- ・民間施設の募集方法（必須、任意提案）
- ・事業条件（土地貸付条件、地代設定等）
- ・事業期間（借地期間）

(3) その他事業スキームに対する意見・要望

5. 参入意欲、事業へのご関心

- ・本事業への参入意欲の有無（及び代表企業／構成企業／協力企業の別等）

6. そのほか事業化に向けての市への意見・要望

6.1.2 ヒアリング結果

A 社	B 社	C 社	D 社
2. 事業用地の評価			
(1) 民間収益施設の導入の観点からの現在の利用者、周辺施設等の評価			
<ul style="list-style-type: none"> 韓国人観光客が増加していることは認識しているが、彼らが何を求めて対馬を訪れているのか掴めないため、現段階で評価は難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 韓国人観光客が増加していることは認識している。 	<ul style="list-style-type: none"> 外国人観光客数の増加が著しい地域であることは認識している。一方で、日本人観光客による訪問は限定的であるように思う。 民間収益施設を運営する場合、韓国人観光客数の推移が事業収支に直結する。 	<ul style="list-style-type: none"> インバウンド向け小売り等の事業を考えるに際して、安定的かつ成長性ある事業用地として、比田勝以上に面白い立地はないと考えている。
(2) 民間収益施設の導入の観点からの想定されるリスク、課題等			
<ul style="list-style-type: none"> 例えばコンビニエンスストア、ドラッグストア、カフェ、お土産店等を民間収益施設に誘致することが考えられるが、その場合、離島という特性から安定的な物流の確保がネックになるものと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状では民間収益施設の運営は難しいという印象を持っている。 最大のリスクは韓国人観光客の需要変動リスクである。このリスクを負担できるか否かが最大の論点と認識。 民間収益施設を整備した場合、観光客以外には周辺地域住民をターゲットとすることも考えられるが、人口が非常に少ない。車を利用して1時間半で到着する範囲を調べてみたが、母数が小さいため、週に1度や月に1度の来訪があったとしても大きな収益は期待できない。 民間収益施設に対する韓国人観光客のニーズを把握できていない。韓国人観光客は自然を求めて対馬を訪れると聞いており、自然を活かしたアクティビティ 	<ul style="list-style-type: none"> 釜山港も最大で70万人の中国からの利用者がいた時期もあったが、韓国との関係悪化に伴い、20万人まで落ち込んだこともあると聞いている。本件でも同様の事態を懸念する事業者は多いのではないか。 韓国人観光客向けの民間収益施設であれば、韓国の企業との連携が必要になるものと考えている。ただし、民間収益施設とターミナルを一体的に運営する場合、交通の要所を韓国企業が抑えることとなり、住民から反対の声が出てくる懸念もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ターゲットは韓国人となる。このため、韓国に精通した人物と協力して民間収益事業を展開することは必須と考えている。 対馬への韓国人旅行者は、震災の後にむしろ増えている。日本との政治的ないざごいに関係なく観光客は増加している。長期的な事業としては、為替リスクはあると考えているが、釜山との圧倒的な近接性や旅客数の実績を考えると、当社はカントリーリスクを必要以上に重くは見えてはいない。 国内観光客をターゲットとすることは現実的に困難と考える。アクセスをふまえると日本人があえてここに訪れるという理由に乏しいと考える。日本人観光客向けの中クラス以上のホテルの数も十分でない。

	<p>であれば例えばグランピング等が考えられるが、ニーズの検証が必要。</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・地元住民をターゲットとした事業計画は難しいが、韓国人向け事業の展開をメインとしつつ、小売りやテナント商業店舗等を導入することで、地元住民には消費施設として喜ばれると考えている。 ・当地で民間収益事業を行ううえでの最大のリスクは雇用の確保。韓国からの働き手確保等も検討が必要であり、韓国人向け事業に精通した事業協力者のサポート等が必要になる。 ・なお、一定条件時の事業からの撤退についても認めてもらえるとうれしい。
<p>3. 事業化パターンについて</p>			
<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設を対象とする事業と民間収益施設事業を分離する「パターン2」が望ましい。 ・旅客ターミナルの運営への参画については検討の可能性があるが、民間収益施設の運営は難しいのではないかと。 ・民間収益施設を別の事業者が運営するのであれば、当該事業者と連携し、エリア全体を活性化できればよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設を対象とする事業と民間収益施設事業を分離する「パターン2」の方が望ましい。 ・上記の場合、公共施設を対象とする事業にのみ応募する可能性が高い。 ・また、ターミナルの整備と運営についても切り離すスキームが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設を対象とする事業と民間収益施設事業を一体的に行う「パターン1」が行政目線で最もメリットがあることは理解できる。 ・しかしながら民間事業者から見た場合、前述の韓国人観光客の需要変動リスクがあるため、ターミナルの運営と民間収益事業を分ける「パターン2」が望ましい。 ・市の課題であるターミナルの狭隘化への対策に民間資金を活用するのが第一の目的であれば、ターミナル整備事業と運営事業を別の事業として実施することも考えられ、民間の参画意欲が増す可能性もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設を対象とする事業と民間収益施設事業を一体的に行う「パターン1」については下記理由から参画はできないと考えており、ターミナルの運営と民間収益事業を分ける「パターン2」が望ましい。 ▷当社はターミナル事業への関心はなく、エリア全体の運用といった収益施設単体の事業を超える範囲への参画が難しいこと ▷コンソーシアムとの平仄や事業の撤退への制約に抵抗があること ▷PFI 事業となると、公募期間、選定期間、その他契約締結や事業開始までの時期等において、今後数年かかると見込んでおり、

			その時まで社の方針が維持できるかがわからないこと。 ▷PPP/PFI の実績やノウハウそのものがなく、提案等含めて参画ハードルが高いこと
4. 事業スキーム			
(1) 公共施設整備、維持管理・運営事業			
①対象施設に対するご意見			
—	<ul style="list-style-type: none"> ・土地の制約があるため、ターミナルの再整備について、民間事業者のノウハウや創意工夫の発揮余地は限定的になるのではないか。 ・散策道等は市が整備する等、対象外とすることが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費が一定額以上見込まれない場合、大手ゼネコンの参画可能性は低いと想定。 ・要求水準はある程度固めた方がよいものと思われる。自由度が高いと検討にコストが掛かり、応募のハードルが高くなる。 ・各種動線の考え方は市から提示した方がよい。事業者の提案を縛るものではない前提で市から参考プランを提示するのが良いのではないか。 ・コンセッションの場合、需要に併せた施設整備・更新が行えるようにしてもらいたい。 ・散策道等の維持管理は事業に含めず、市からSPCに別途委託することも考えられるのではないか。一体的に運営権事業に含めた場合、その分運営権対価が下がることが考えられる 	—
②本事業特有の論点に対するご意見			
<ul style="list-style-type: none"> ・韓国人観光客の需要変動リスクが挙げられる。例えば 20 年後に韓国人観光客数がどのように変化しているか、全く想像できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用料金の設定について、比田勝港のターミナル使用料を高くする提案が運営権者によって行われた場合、厳原港のターミナル使用料も併せて変動するの 	<ul style="list-style-type: none"> ・各種利用料金の設定は、可能な限り事業者の裁量を求めたい。また、料金の徴収方法についても、券売機の設置等提案とさせてほしい。 	—

<ul style="list-style-type: none"> •できるだけ民間事業者がリスクを負わないような事業条件としてもらいたい。 •韓国の船社と付き合いをいくうえで留意すべき事項や日本企業との文化の違い等について情報の提供を希望する。 	<p>か。仮に料金に差が生じる場合、船社が比田勝ではなく厳原を利用するようになり、結果的に収益が減るのではという懸念がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> •航路の誘致や船社との調整等、ノウハウを有する企業が少ないのではない。 •バスの混雑緩和の方法としては、運航しているバス会社に駐車場における誘導等を委託することが考えられるのではない。 	<ul style="list-style-type: none"> •韓国以外の港は距離があり、新たな航路の誘致の実現性は低いと思われる。 •事業に船社対応が含まれているが、日韓関係が悪化した場合等にどのような状態になるか予測しきれない。万が一船社とトラブルになった際に市の協力を仰げることが望ましい。 •バス待機場の有料化は混雑緩和には効果があるものと思われる。一方で、価格にもよるがバス会社のコスト、ツアー会社のコストが増え、結果的に観光客の負担が増える可能性がある。有料化を実現する場合は、事前にツアーの集客への影響を検証する必要があるものと認識している。韓国のツアー会社とも意見交換をすることも考えられる。 	
<p>③事業期間に対するご意見</p>			
<ul style="list-style-type: none"> •事業期間については、当初の期間を短くし、延長オプションを設けることが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> •当初は短く設定し、延長オプションを設けるなど、事業者が柔軟な選択をできることが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> •施設整備事業と運営事業を区分する前提で、運営事業の期間は20年程度が良いと思われる。延長オプションは不可抗力が生じた際のみを選択できれば良い。 	
<p>(2) 民間施設(独立採算)事業</p>			
<ul style="list-style-type: none"> •利用者目線で考えると、ターミナルに近い立地の方が望ましい。 •また、ターミナルビルの上をホテルとして利用すること等が考えられるのではない。 	<ul style="list-style-type: none"> •前述の通り、誘客につながる施設のイメージが持てず、難しいものと考えている。これは現在候補として挙がっているどちらのエリアに立地した場合でも同じである。 	<ul style="list-style-type: none"> •利用者目線では、民間収益施設は国際ターミナルに近い方が望ましい。韓国系企業と連携し、長期的な誘客を目指す商業施設とすることが考えられる。 •民間収益施設の提案は、独立採 	<ul style="list-style-type: none"> •活用用地が限られているため、民間収益施設の駐車場の確保は課題。 •公有地の地代が一定以上発生する場合、提案は難しくなるだろう。

<ul style="list-style-type: none"> ・民間収益施設には韓国人観光客が求めているものを反映させる必要がある。まずは市が考える民間施設のターゲットや持たせるべき機能を知りたい。 		<p>算でターミナルを運営する場合は必須とすることが良いのではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・韓国人観光客の需要変動リスクを市が負担する方法として、需要低迷時等における地代の減免措置や免除等を希望。 ・比田勝港はサービス施設が不足している印象。足湯等の需要も有るのではないか。 ・ターミナルを高層化し、上層部を収益施設とすることも考えられる。 	
5. 参入意欲、関心			
<ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点や商業施設の整備・運営は当社の事業領域であり、参画を検討したい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・関心あり。参画を検討したい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・整備事業と運営事業の事業者を別々に募集してもらえれば最も応募しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間収益施設のみであれば関心が大きい。・PFI や公共施設等との一体的な公募等になる場合、参画は難しい。

6.2 マーケットサウンディング

6.2.1 対象及び内容

(1) 国交省ブロックプラットフォームサウンディングの活用

マーケットサウンディングの実施にあたっては、本事業の特性をふまえ、国交省ブロックプラットフォームを活用したサウンディングに参加した。

本事業の特性	国交省ブロックプラットフォームサウンディング活用の観点
<ul style="list-style-type: none"> ・ 国内に先行事例のないフェリーターミナルの整備、運営・維持管理に係るコンセッションを含む PFI 事業である ・ 離島地域という地場企業以外にとっては事業参画・投資対象としては検討の俎上に上りにくい事業である ➤ ノウハウや実績を有する企業も殆どないため、幅広い企業に対して事業の周知と意見交換を行うことが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国交省 HP における事業の周知・PR の機会が得られること ・ 中国、四国、九州、沖縄地区における多数の官民連携事業について、同日にサウンディングが行われるため、他の事業に関心を有する企業に対しても本事業のサウンディングへの参加が期待できること
<ul style="list-style-type: none"> ・ 先行事例にみられない需要特性、市場環境、及び離島地域特有の機会・課題を含む事業である ➤ 意見をもらう民間事業者においても、本事業特有の機会・課題について十分に理解頂いたうえで、事業化に必要な条件等の意見を確認することが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本サウンディングでは、様々な業種が一同に集う場で、他社の意見や質問等も共有しながら官民で意見交換を行うもの（開放型サウンディング）であり、対馬市、参加する民間事業者においても、他社の質問や意見、専門家からの助言、及びそれらに対する市の意見・回答等をふまえた重層的な事業への理解の促進とあわせて、意見交換が図られることが期待できること

【参考】国交省ブロックプラットフォームにおけるサウンディングの概要

内閣府、総務省、国土交通省では平成 28 年 10 月に「PPP 事業における官民対話・事業者選定プロセスに関する運用ガイド」（以下、「運用ガイド」という。）を取りまとめ、サウンディングの具体的な実施方法についての先進事例を整理している。運用ガイドにおいては、サウンディングの実施タイミングとして、①事業発案時の官民対話、②公募条件検討時の官民対話の二つを挙げている。ブロックプラットフォームで取り扱うサウンディングも基本的にはこの二つのサウンディングを対象とする。

一方で、運用ガイドで紹介しているサウンディングが、自治体が独自で開催し、民間事業者の助言・提案を非公開の場で1対1で聴く閉鎖型サウンディングを想定しているのに対し、ブロックプラットフォームのサウンディングは公開の場で行う開放型サウンディングを想定している。どちらの場合も案件に対する民間事業者の助言・提案を得ることができるという点は共通であるが、閉鎖型サウンディングは、民間事業者から組織としての助言・提案をより具体的に受けることができるというメリットがある一方で、開放型サウンディングは、民間事業者から必ずしも組織としてではなく専門家としての助言・提案を受け、参加者間でその助言・提案を共有しながら議論を深めることができるというメリットがある。開放型サウンディングでは、民間事業者の助言・提案が公表できる範囲に限られるため、サウンディング案件としては、助言・提案の自由度が高い事業発案段階のものが適していると考えられる。

出所：国交省 HP「ブロックプラットフォームサウンディング実施要項（平成 29 年 11 月作成 平成 30 年 5 月変更）」

(2) サウンディング参加社数

民間事業者 6 社の参加のほか、金融機関 3 行の出席があった。

【表 6.3 ヒアリング先】

参加民間事業者	概要
A 社	・ 大手交通系事業者
B 社	・ 大手リース会社 ・ PFI 事業、駐車場整備・運営・管理事業の実績多数 ・ コンセッションへの参画実績もあり
C 社	・ 大手建設業 ・ PFI 事業実績多数
D 社	・ 大手建設業 ・ PFI、コンセッションへの参画実績あり
E 社	・ 大手デベロッパー系都市開発事業者 ・ 不動産賃貸、管理事業、商業施設運営の実績あり
F 社	・ 船社

(3) サウンディングの内容

サウンディングに際しては、現在のターミナルや地域が抱えている課題や機会、事業の基本方針、民活導入に際して想定される課題等を提示のうえ、インフォメーションパッケージ等による情報提供をふまえて、事業化に向けた民間交換を実施した。

特に、事業スキームの検討において課題として整理したターミナル整備、運営・維持管理事業と、需要リスクに対する意見について意見を求めた。

【表 6.4 サウンディングの趣旨・目的】

■事業の目的

- ・本事業は、増え続ける韓国からの観光客に対応できるターミナル機能強化とあわせ、地域経済への貢献と新たな賑わい創出に資する施設の導入について、地域のランドマークとしての長期的な発展に向け、民間活力の導入による施設整備、維持管理運営事業の実現を図るものである。
- ・上記実現にはターミナル施設使用料の設定、利用者ニーズに応じた施設機能強化やサービス提供等において、民間の積極的、発展的な取り組みに期待しているところである。

■市が認識する課題認識

- ・他方、本事業では、ターミナルへの運営権設定、及び民間収益施設（賑わい施設）の導入については、下記の課題があると認識している。
- ①韓国からのインバウンド需要が急激に増している一方で、長期事業においては需要変動リスクがあると考えられうること
- ②上記の需要リスクに加え、国境離島における物流・雇用確保等の課題があると考えられうること

■サウンディングの目的

- ・以上をふまえ、ターミナル機能強化を実現しつつ、北部対馬の更なる活性化に向けてよりよい民間提案を誘引するための施設整備・配置条件、事業条件等について民間の自由かつ柔軟な意見を求めるものである。
- ・市は、サウンディングの結果をふまえ、今後の事業条件の検討を進める予定である。

■ターミナル事業に対して民間事業者に求めたい意見、アイデア等

- ・ターミナル運営事業への運営権を導入することにより民間の創意工夫の発揮が期待される分野（施設使用料の設定、柔軟な観光客向けサービスの提供等、具体的に効果が期待される事項）
- ・ターミナル施設の増改築及び運営・維持管理を、ターミナル施設利用料金収入等で回収することを想定した場合の望ましい事業スキーム（運営権事業（更新投資）、PFI（BT）＋コンセッション、等）
- ・需要変動リスクへの対応方策（延長 OP、レベニューシェア・プロフィットシェア、キヤップ・フロア、その他）

■民間収益施設（賑わい施設）の導入に関する意見、アイデア

- ・望ましい導入エリア
- ・考えられる事業内容、事業規模、及びそのターゲット
- ・募集条件、事業条件に関する意見（ターミナル事業との一体的な公募／別途公募、土地貸付期間・条件等）

6.2.2 実施結果

サウンディングの場を通して、韓国からのフェリー需要の背景や、地域の特徴等についての理解の醸成が図られつつ、様々な目線からの闊達な意見交換が行われた。

事業化に向けた課題や意見、今後検討すべき事項として民間から挙げられた主な意見を下記に示す。

<p>1. ターミナル整備・運営事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・収入の太宗を韓国からのフェリー利用者からのターミナル使用料に依存していることから、長期の独立採算事業が基本となるコンセッション方式の導入に際しては、需要リスクへの懸念は大きく、公共からの一定のリスク負担は是非求めたい。 ・施設整備費をターミナル使用料を以て回収する独立採算型スキームの場合、需要の低迷時等に借入金償還の原資が確保できず経営破綻につながるリスクもあることから、施設整備はサービス購入型PFIとして、運営事業と切り離すことが望ましい。 ・需要変動リスクに懸念はあるものの、需要環境や、求められる機能や取組をふまえると、民間の創意工夫の発揮余地も含めて魅力ある事業と考えられる。需要リスクを除く大きな部分は民間に委ねる方向性が考えられる。
<p>2 民間収益事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル運営事業同様、民間収益事業も韓国からのフェリー利用者をターゲットとすることが基本となるため、需要リスクが大きい。 ・昨今のホテル等の民間投資や、飲食店・商業施設等について少しずつでも民間投資が進んでいるのであれば、ターミナル整備・運営事業とは切り離して市で引き続き誘致等に取り組むつつ、ターミナル運営事業者は、これらを含む地域活性化に向けた行政や地元との連携・協力を行うことが考えられる。 ・ターミナル事業とセットか、別かによらず、需要リスクを伴う民間施設の導入を求める場合、部分的にサービス購入料を充当する、または踏み込んだインセンティブを民間に付与する等により、官と民の適切なリスクや機会のシェアが図られることが望ましい。

	<ul style="list-style-type: none"> • 韓国からのフェリー利用者がメインターゲットとなることから、ターミナル内に免税店 (DUTY FREE) の導入が可能となることが望ましい。 • 地域にも目を向けた施設については、施設の導入当初こそ地元住民の利用があったとしても、継続的な利用を見込むのは、地域の現状をみると厳しいと認識。マーケットを勘案、地元利用への過度な提案を求めることは望ましくない。
3. 雇用の確保	<ul style="list-style-type: none"> • 現状でも地元では雇用の確保が難しい中、島外からの働き手の確保も必要になると考えられるが、従業員が居住できるアパート等も周辺地域には不足しているため、市には、Iターン、Uターンの更なる促進とともに、住居環境の確保に向けた取り組みについても期待する。

6.2.3 インフォメーション・パッケージ

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

【表 6.5 情報パッケージ記載内容】

1. 概要 (1) 対馬市の概要 (2) 比田勝港の概要 (3) 国際ターミナルの概要 (4) 沿革 (参考) 対馬の観光スポット情報	3. 管理・運営 (1) 運営体制 (2) 運行状況 (3) ターミナル使用料推移 (4) 維持管理業務一覧 (5) 利用促進状況
2. 事業環境 (1) 立地状況 (2) 交通環境 (3) 利用実績 (4) 周辺状況	4. 駐車場情報 (1) 駐車場情報

これらの情報については本業務におけるヒアリングやサウンディングにおける参考資料として活用したが、今後の民間事業者との具体的な対話等に向けては、下記の情報を追加・整備し、開示していくことが考えられる。

追加すべき情報の例

- ・民間事業者によるターミナル施設の増改築等の具体的検討に向けた現ターミナルの施設情報詳細（構造、増改築に際して工法上留意すべき事項）
- ・需要リスクに対する民間事業者の理解や検討を促進するための情報（過去実績と、為替や政治環境等の関係、発着先となる釜山港の背後圏（対馬市に訪れる韓国人旅行者のターゲットエリア等））
- ・民間収益施設の導入検討を促進するための周辺商業、観光施設等の情報
- ・デュー・デリジェンスの結果に基づくビル施設情報（更新投資計画含む）、事業収支、各種契約等に係る情報 等

7 導入可能性評価

7.1.1 定量的評価

「5.6 VFM の検討」で示しているとおり、直営方式を採用した場合の本市の財政負担であるPSC（Public Sector Comparator）と、PFI手法（コンセッション／業績連動支払いを加味）を導入した場合の本市の財政負担（PFI-LCC（LCC：Life Cycle Cost））の差であるVFM（Value For Money）を試算すると、10~20年のすべての事業期間パターンにおいてVFMが確保されることとなり、PFI手法を導入したほうが本市の財政負担が削減されるという想定となっている。このため、今後事業費等の精査は必要となるものの、現段階では定量的効果はあると想定される。

7.1.2 定性的評価

本事業におけるターミナル整備にあたっては、韓国からのフェリー利用者を主要ターゲットとしつつ、地域にとり不足する地域観光の拠点としての魅力発信機能や各種情報提供、サービス提供機能の導入も求められる。また、運営事業においては、今後の更なるインバウンド需要の取り込み、必要となる地域の魅力創出に向けては、ターミナルの管理・運営のみならず、ターミナルを核とした行政や地元企業等との連携・協力が必要となる。施設計画、運営計画ともに民間の創意工夫の発揮余地は大きいものと考えられる。

7.1.3 民間事業者の対応可能性・関心

港湾施設における官民連携事業の前例は少なく、またフェリーターミナルへの運営権を含むPFI事業は先行事例にないことから、ターミナル事業に直接的なノウハウを持つ民間事業者は多くはない。また、韓国からのフェリー利用者に依存した事業特性であることから、需要リスクへの十分な対応が今後求められる可能性が高い。しかしながら、国内で最も韓国に近い町としての観光ポテンシャルは高く、外国人出入国者数が全国第1位であり、今後更なる需要の増加も見込まれることから、国内随一のインバウンドビジネスの地として、民間の投資を呼び込む余地は十分にあると考えられる。

本業務では、民間事業者に対してヒアリングやサウンディングを行ったが、九州に基盤を持つ企業、空港コンセッション等への検討・参画実績を持つ企業等、具体的な関心とともに、スキームに対する要望も確認している。本事業の最終的な事業スキームによるものの、一定の競争環境下による民間事業者応募は見込め、よい提案も受けられると想定される。

7.1.4 導入可能性評価

上記より、定量的評価においても、定性的評価においても、民間資金導入可能性はあり、効果も期待できると考えられる。