

【R1:先-9】しまへの拠点となるにぎわいの港形成に係る官民連携調査 (実施主体:長崎県)

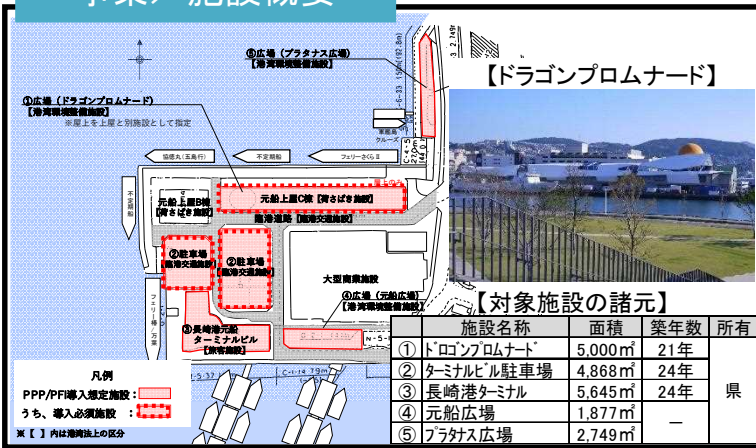
長崎県基礎情報(R2.1.1時点)
 ・人口:1,323,022人
 ・可住地面積:1,673km²

【事業分野:港湾】【対象施設:駐車場、上屋屋上広場、旅客ターミナルビル等】【事業手法:コンセッション、PFI(BOT、BTO等)】

調査のポイント

・既存施設を含む複数の港湾施設へのコンセッション方式による面的管理導入の可能性検討

事業/施設概要



目的・これまでの経緯

<地域課題>

- ①ドラゴンプロムナードの陳腐化 ②駐車場容量の不足
- ③元船地区の施設関連携の不足 ④財政状況の逼迫

<調査目的>

上記課題の解決に向け、民間活力導入による事業化に向けた具体的な事業範囲や条件、事業スキーム等の検討を実施。

<これまでの経緯>

- 平成29年度 地域プラットフォームの形成
- 平成30年度 マーケットサウンディングの実施
- 令和元年度 指定管理者制度の導入範囲の拡大 等

<当該事業の必要性>

以下のような社会状況の変化から、元船地区の重要性が高まっており、上記課題の早期解決が必要。

- 「明治日本の産業革命遺産」(平成27年)、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」(平成30年)の登録
- 九州新幹線長崎ルート及びMICE施設の開業(令和3~4年)

調査結果(1~4:条件の整理)

1. 事業の基本条件整理

・事業の対象となる既存港湾施設の諸元、管理運営状況等を整理するとともに、地区の課題や将来需要把握を目的に、地区内事業者へヒアリングを実施。

2. 需要特性整理

・対象地区を取り巻く状況、既存計画における位置づけ、施設の利用特性や将来需要を整理し、元船地区の望ましい姿を、「観光客や市民、航路利用者が集う人流・交流拠点」と設定。

・航路利用者へのアンケート調査を実施し、航路利用者等の駐車場需要を推計。

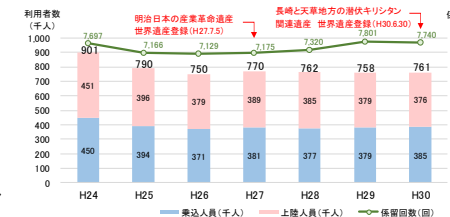
3. 整備・改修計画の検討

・需要特性等を踏まえ、駐車場の必要規模(現状から100台の追加)と整備可能範囲、ドラゴンプロムナードの改修方針、施工方法等を整理。概算コストを算定。

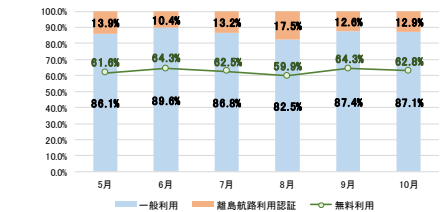
4. 民活導入スキームの検討

・独立採算型を前提とした事業スキームの比較検討を実施。結果、「①コンセッション方式」を最も有効な手法として選定。

【航路利用者の推移】



【ターミナル駐車場の利用特性】



【民活導入スキームの比較検討】

	従来方式	①BT+RT+コンセッション	②BOT+ROT	③BTO+RTO
コスト削減	・分離・分割、仕様発注 x	・性能発注、長期包括契約によるコスト削減効果 ・維持管理・運営を踏まえた施設設計 o	o	o
県の費用負担	・使用料収入: 県 ・再整備費、維持管理費: 県 △	・使用料収入: 民間 ・再整備費、維持管理費等: 民間 ・運営権対価を得られる可能性 o	・使用料収入: 民間 ・再整備費、維持管理費等: 民間 ・民間収益の一部を得られる可能性 o	o
運営の効率化	・分離・分割、仕様発注 x	・運営権あり o	・所有権あり o	・所有権、運営権はなし △
利用料金	・県が決定 -	・民間の裁量(届出) o	・条例の範囲で民間が決定(県が承認) o	o
更新投資	・県が都度対応 x	・運営権設定施設で実施可能 o	・所有権のある施設で実施可能 o	・更新投資は不可 x
公租公課	・建物所有課税なし o	o	・建物所有課税あり x	・建物所有課税なし o
社会環境の変化	・短期間、分離発注 o	・長期、包括発注 △	△	△
事業者の参画意欲	・参加は容易 o	・提案書作成等の負担がある ・先行事例が少ない △	・提案書作成等の負担がある。 o	o
総合評価	x	o	o	△

【R1:先-9】 しまへの拠点となるにぎわいの港形成に係る官民連携調査 (実施主体:長崎県)

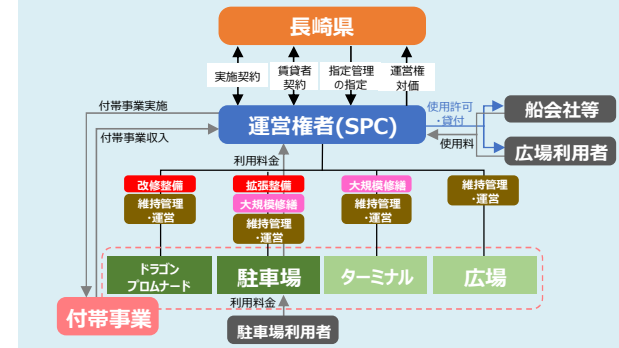
長崎県基礎情報(R2.1.1時点)
 ・人口:1,323,022 人
 ・可住地面積:1,673km²

【事業分野:港湾】 【対象施設:駐車場、上屋屋上広場、旅客ターミナルビル等】 【事業手法:コンセッション、PFI(BOT、BTO等)】

調査結果(5~6:マーケットサウンディング、導入可能性評価)

5. マーケットサウンディングの実施 (7グループから応募、全グループと個別対話実施)
- ・想定スキームでは、独立採算型の実施が難しいことを確認(事業収支シミュレーションも同様)。
 - ・コンセッションへの対応は、概ね問題ないとの回答を確認。
 - ・事業期間は10~15年では短く、事業範囲が小さいとの意見も確認。
6. 導入可能性評価
- ・5.の結果を受け、事業範囲、整備・改修方法等を見直した複数案の比較検討を実施。
 - ・ケース③にて独立採算型での事業実施可能性を確認できたが、賑わい創出効果が小さいことが課題。
 - ・ケース③の課題を受け、県の費用負担を前提に、地区の賑わい創出効果の大きい「ケース①-1」を検討したが、県の費用負担が大きくなることがわかった。
 - ・以上の結果とサウンディング結果より、将来的に想定していた地区全体再開発事業の早期実施も含めて検討し、事業内容を決定する必要がある。

【本事業の基本スキーム図(ケース③の場合)】



【事業手法再検討ケースの整理と評価】

	ケース① (元船上屋C棟本体含む)	ケース② (駐車場新設・オレンジ球体等残置)	ケース③ (駐車場増設・オレンジ球体等残置)	ケース①-1 (元船上屋C棟本体含む・県費用負担あり)	
事業 範囲	元船上屋C棟本体の管理・運営	含む	含まない	含む	
	オレンジ球体・屋根材	撤去	残置(改修)	残置(改修)	
	ターミナル駐車場	新設	新設	新設	
	その他広場の管理・運営	含む	含む	含む	
	大規模 修繕	元船上屋C棟	含む	含まない	含む(県が費用負担)
		長崎港ターミナル	含む	含まない	含む(県が費用負担)
		ターミナル駐車場(既存)	含まない(新設)	含まない(新設)	含まない(新設)
ターミナル駐車場(既存)撤去	含む	含む	含まない(既存活用)	含む(県が費用負担)	
事業期間	22年	22年	15年	15年	
	設計・建設・撤去 2年 管理・運営 20年	設計・建設・撤去 2年 管理・運営 20年	管理・運営15年 ※期間内で駐車場増設、球体等改修	管理・運営15年 ※期間内で駐車場増設、球体等改修	
PIRR	4.07%	3.11%	6.50%	5.98%	
VFM	あり	NPV、NPV'ともマイナス	あり	あり	
想定運営権対価	0.6億円	0円	1.2億円	1.6億円	
賑わい創出への影響	・駐車場新設による付帯事業が期待できる	・駐車場新設による付帯事業が期待できる	・駐車場整備の範囲・規模が限定的で付帯事業は困難	・駐車場新設による付帯事業が期待できる	
総合評価 (検討優先順位)	・事業性が十分でない ・次期事業開始時期が延びる ・県の費用負担が大きい (C棟上屋収入を失う)	2	・事業性が十分でない ・次期事業開始時期が延びる	3	
			・事業性が確保されている ・民間の工夫の余地が小さく、賑わい創出効果も小さい。	1	
			・事業性が確保されている ・駐車場低層部において、民間の工夫・賑わい創出効果が期待できる ・県の費用負担が大きい (工事費負担、C棟上屋収入を失う)	1	

事業化に向けた今後の展望(R2.3時点での最短の予定)

2020(R2)年度

- ・事業内容の再検討
- ・既存施設のデューデリジェンスの実施
- ・公募条件整理、実施方針策(案)等の作成

2021(R3)年度

- ・実施方針の公表
- ・事業者公募・選定
- ・契約締結

2022(R4)年度

- ・既存施設運営開始
- ・駐車場等への更新投資

○事業化にあたっての課題

- ・事業期間・範囲の見直しを含む事業内容の再検討
- ・各施設の詳細な劣化状況把握
- ・駐車場の詳細な利用状況把握 等