

本部港国際旅客施設・緑地整備検討業務委託(R7)

【報告書概要版】

～目次～	
0. 業務目的	P. 2
1. 計画準備	P. 2
2. 事例調査	P. 3
3. 必要機能・規模の検討	P. 3
4. 空間利用・施設配置計画	P. 4
5. 事業者意向調査	P. 5
6. 関係機関との協議支援	P. 6
7. 今後の課題抽出	P. 7

令和 8 年 3 月

沖縄県土木建築部 港湾課

0. 業務目的

本部港（本部地区）において、クルーズ船寄港時の利便性向上やみなとの賑わい空間を創出するため、ふ頭用地や緑地において、官民連携による旅客施設（待合、CIQ、駐車場、商業などの集客施設を含む）について、今後の整備・維持管理・運営に関する基礎調査を行う業務である。

1. 計画準備

1.1 本部港における関連計画の整理

本部港及びその周辺整備に関連する計画を整理し、対象地域の位置づけや整備にあたって踏まえる事項等を整理した。収集した上位関連計画を以下に示す。

表 1-1 本部港に係る上位関連計画の整理

No	計画名	策定主体	策定年/計画期間
1	観光立国推進基本計画	国土交通省観光庁	令和5年3月31日閣議決定
2	新・沖縄21世紀ビジョン基本計画	沖縄県	令和4年5月策定
3	第6次沖縄県観光振興基本計画	沖縄県	令和4年7月策定
4	沖縄県本部港国際旅客船拠点形成計画	沖縄県	平成30年1月策定
5	本部港周辺地域魅力向上調査事業報告書	沖縄県	令和元年度

1.2 本部港への来訪者の分析

本部港及びその周辺の来訪者数やポテンシャルを把握することを目的として、来訪者の特性や行動パターンを分析した。分析にあたっては、技研商事インターナショナル株式会社の「KDDI Location Analyzer」を活用し、位置情報データに基づく人流の把握を行った。

各種人流分析の結果、本部港は北部地域の主要観光施設や生活圏と連動した「立ち寄り拠点」として一定の役割を担っていることが確認された。前後立ち寄り分析からは、商業・飲食施設への立ち寄りが一定程度見られ、本部港周辺における商業・休憩機能への需要が示唆される。

また、本部港は伊江島へのアクセス拠点として不可欠であり、真栄田岬や道の駅許田など周辺主要拠点と機能分担・補完を図りつつ、商業・休憩・滞在機能を導入することで拠点性を高め、北部地域全体の回遊性向上に寄与する立ち寄り拠点として位置付けることが重要である。

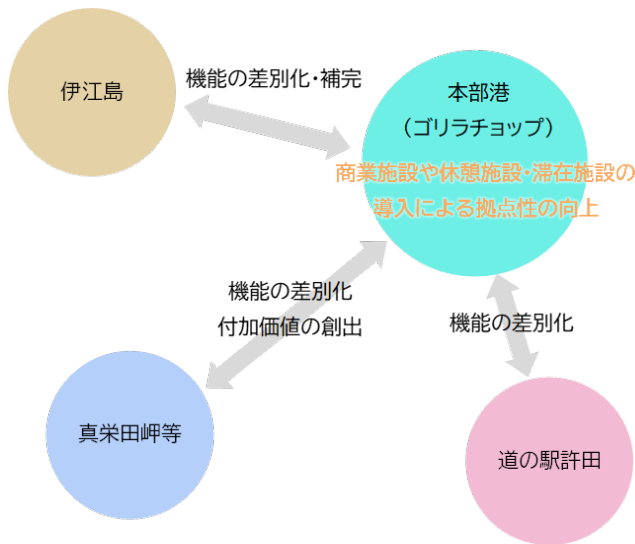


図 1-1 本部港(ゴリラチョップ周辺)における拠点性向上の考え方

1.3 SWOT 分析

本部港における国際旅客施設および緑地整備のあり方を検討するにあたっては、港を取り巻く現況や周辺環境を多角的に把握することが重要である。このため、本検討では、発注者との協議を通じて整理した課題認識を踏まえ、現地の利用状況や周辺環境の整理に加え、人流データ分析により把握した来訪者の特性や行動傾向を基に現状分析を行った。

1) Strengths 強み	2) Weaknesses 弱み
①国指定の「国際旅客船拠点形成港湾」 ②やんばる広域のゲートウェイ ③生活航路の結節点 ④県による中長期計画の素案整備 ⑤マリンアクティビティ	①兼用岸壁の運用複雑性 ②広域アクセス・二次交通の課題 ③台風等による被災リスク ④滞在のショート化傾向 ⑤既存施設の利便性が低い
3) Opportunities 機会	4) Threats 脅威
①クルーズ復調と寄港地分散 ②沖縄やんばる DM0（令和8年～令和11年） ③港湾緑地・賑わい空間の磨き上げ ④瀬底・水納・古宇利など近隣島嶼の短距離回遊	①気象起因の運用制約 ②人材・交通供給制約 ③港内滞留・シャトル動線混雑

1.4 STP 設定

STP（Segmentation・Targeting・Positioning）の設定は、本部港国際旅客施設・緑地の持続的な利用と地域価値の最大化を目的として、利用者像や需要特性、競合環境を整理するものである。

多様な来訪者をセグメント化し、提供すべき価値と施設機能の方向性を明確にするとともに、本部港ならではのポジショニングを定めることで、国際旅客拠点としてのブランド形成と賑わい創出を図ることを目的とした。

1) Segmentation | セグメンテーション

本部港の「人流」の実態（クルーズ/陸路 FIT/生活航路/教育旅行/ダイバー等）と、やんばる地域戦略を踏まえ、下記の来訪動機×移動形態×消費性向で分割。

- ① 国内大型クルーズの寄港客（邦船中心）
- ② 北部回遊 FIT（レンタカー・路線・やんばる急行等）
- ③ 島往来（伊江島フェリー利用客）
- ④ 修学旅行等の団体
- ⑤ ダイバー・マリンアクティビティ層

2) Targeting | ターゲティング（優先ターゲット）

- ① 第一優先：マリンアクティビティ利用者（ゴリラチョップ利用者）
- ② 第二優先：北部回遊 FIT+伊江島フェリー利用者（港前面滞留の創出）
- ③ 第三優先：国際クルーズ寄港

3) Positioning | ポジショニング

- ① 近い・・・港から 10～20 分圏内に世界級自然・海・文化資産が密集（美ら海、今帰仁城 等）
- ② 深い・・・小人数・専門ガイドで伝統・食・農漁に踏み込む「半日＝濃密体験」設計
- ③ 混まない・・・那覇の都市型混雑とは異なる分散・体験プログラム

1.5 事業方式の検討

本部港の国際旅客施設および緑地整備にあたって、国際旅客施設と収益施設の特性に応じた官民の役割分担や制度活用を整理した上で、事業の実現性と持続性を確保する適切な事業方式の方向性を検討した。

表 1-2 官民連携による国際クルーズ拠点形成計画の概要

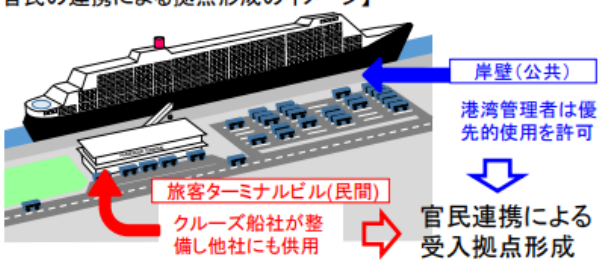
制度概要	国が指定した港湾において、港湾管理者とクルーズ船社との間で、以下の内容の協定を締結できる。 ・港湾管理者はクルーズ船社に<u>岸壁の優先的な使用</u>を認める ・船社は<u>旅客施設を整備し、船社の使用も認める</u> 【官民の連携による拠点形成のイメージ】 
------	---

表 1-3 港湾環境整備計画制度(みなと緑地 PPP)の概要

制度概要	港湾緑地等において、民間事業者が収益施設（カフェ等）の整備と当該施設から得られる収益を還元して緑地等リニューアルを行う民間事業者に対し、緑地等の行政財産の貸付けや港湾区域内の占用等許可の特例を可能とする認定制度。 
------	---

表 1-4 港湾協力団体制度の概要

制度概要	港湾において活動する民間団体等（みなとオアシス運営者やクルーズ旅客受入団体等）と港湾管理者との間に緊密な関係が構築されることで相互の協力体制が構築されることが見込まれ、港湾における活動の円滑化・活性化が期待される ①業務の実施に関し必要な情報等を国及び港湾管理者から受けられる。（法第 41 条の 5） ②港湾区域内水域等を占用する際、港湾管理者との協議が成立することをもって、占用の許可があったものとみなし（法第 41 条の 6）、手続きの簡素化を図る。 
------	--

本事業は施設種別として、国際旅客施設（港湾施設：公共機能）と収益施設（商業施設等：民間機能）がある。旅客施設については、整備段階においては、前述した関連制度（官民連携による国際クルーズ拠点形成計画・港湾環境整備計画制度（みなと緑地 PPP））の導入を検討するとともに、事業方式の特徴・概要に関しても考慮しながら事業手法を検討する必要がある。

また、収益施設は、港湾緑地を民間事業者への行政財産の貸付が必要となり、適用可能な事業方式として、事業方式の特徴・概要を踏まえ、みなと緑地 PPP や PPP/PFI 方式による自主事業が想定される。

2. 事例調査

2.1 国際クルーズターミナル整備事例

本部港における国際旅客施設および港湾緑地の整備を検討するにあたり、参考となる国内の国際クルーズターミナル整備事例を対象に調査を実施した。事例の選定にあたっては、官民連携手法（PPP/PFI、官民連携による国際クルーズ拠点形成）を活用して整備された事例を対象条件とし、施設整備の考え方や事業スキーム、空間構成の特徴を把握することを目的とした。

表 2-1 事例施設のまとめ

項目	横浜港	大阪港	佐世保港	八代港
施設名称	新港地区客船ターミナル	天保山客船ターミナル	佐世保クルーズセンタ―	くまモンポート八代
所在地	横浜市中区	大阪市港区	長崎県佐世保市	熊本県八代市
供用開始	令和元年 10 月	令和 6 年 5 月	令和 2 年 7 月	令和 2 年 3 月
敷地面積	約 17,400 ㎡	約 3,139 ㎡	約 6,408 ㎡	約 6,000 ㎡
延床面積	約 30,300 ㎡	約 5,780 ㎡	約 6,500 ㎡	約 3,596 ㎡
旅客受入施設面積	約 4,200 ㎡	約 3,050 ㎡	約 1,305 ㎡	
構造	S 造 地上 5 階	S 造、地上 3 階	平屋建て（構造不明）	S 造、平屋建て

2.2 県内旅客施設の概要

表 2-2 県内旅客施設の概要

項目	那覇港	平良港	石垣港
施設名称	那覇クルーズターミナル	平良港国際クルーズターミナル	石垣港新港地区旅客船ターミナル
所在地	沖縄県那覇市	沖縄県宮古島市	沖縄県石垣市
供用開始	平成 26 年 4 月	令和 7 年 6 月	令和 8 年 3 月
総事業費	156 億円	162 億円	278 億円
建設費	約 12 億円	約 10.5 億円	約 28.3 億円
延床面積	4,468 ㎡	旅客受入施設：約 1,500 ㎡ 観光案内所：約 300 ㎡	6,398 ㎡ (1 階 4,324 ㎡、2 階 2,074 ㎡)
構造	鉄骨造 2 階建て	鉄骨造 1 階建て	PCaPC 造 2 階建て、一部 RC 造

3. 必要機能・規模の検討

本部港における国際旅客施設および関連施設の整備に向け、計画地の敷地条件や制度条件を踏まえつつ、想定される利用形態や運用を前提として、必要となる施設機能および規模について整理する。

必要機能の検討にあたっては、旅客施設における必要機能及びその他施設機能として集客施設（商業施設等）・行政が求める機能案を整理した。

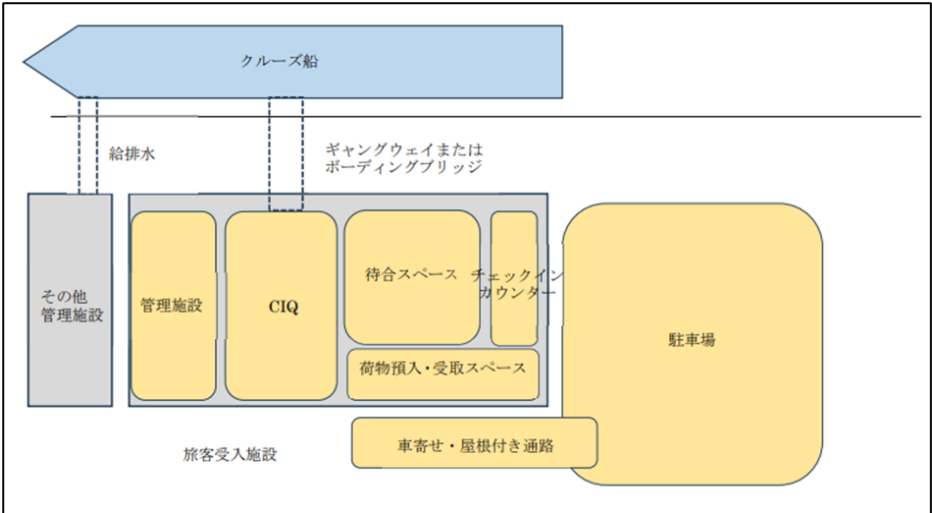


図 3-1 旅客施設の必要機能(出典:クルーズ旅客の受入機能高度化に関するガイドライン 国土交通省)

表 3-1 行政側が求める施設機能(案)

視点		行政側が求める施設機能（案）	
港湾緑地の機能・魅力価値向上	マリンアクティビティの利便性向上	・ダイビング利用者専用を含む駐車場機能 ・シャワー・更衣室（早朝・夕方を含む利用時間の延長） ・利用客向けの便益施設（機材レンタル・飲食店 等） ・緊急時対応を考慮した簡易救護・待機スペース ・団体客（修学旅行等）の受入スペース	等
	緑地機能の向上	・海を望む展望スペース・デッキ・散策動線 ・緑地と一体となった休憩施設（ベンチ、日除け等） ・緑地の案内・サイン機能（多言語化 等） ・小規模イベント等に対応可能なオープンスペース ・夜間も含めた景観照明・防犯照明	等
陸上交通の利便性向上		・2 次交通の接続点 ・観光バス・シャトルバスの乗降スペース ・タクシーの乗降・待機機能 ・バリアフリー動線の確保	等

また、クルーズ船旅客施設の規模設定にあたっては、計画条件や想定される運用シナリオを踏まえ、合理的な規模の算定を行うことが求められる。

本検討では、異なる視点から算出した三つの算定パターンを比較することにより、適切な旅客施設規模の方向性を整理する。具体的には、①既存の前段計画を基にした算定、②国内における類似事例の規模を参考とした算定、③ピーク時の処理能力やサービスレベルを考慮した算定式による算定（「土木学会編 新体系土木工学 81 港湾計画」（技報堂出版））の三パターンを用いて比較検討を行う。

なお、必要規模の検討にあたっては、①旅客施設、②集客施設、③二次交通の結節点の三つの施設区分ごとに整理した。

表 3-2 必要機能における規模検討まとめ

施設	必要機能	想定パターン		
		パターン①	パターン②	パターン③
旅客施設	待合スペース・チェックインカウンター	2,100 ㎡	500 ㎡	620 ㎡
	CIQ 関連スペース	900 ㎡	2,000 ㎡	2,480 ㎡
	荷物預入および受取スペース	100 ㎡	1,800 ㎡	1,860 ㎡
	管理施設スペース	1,100 ㎡	1,000 ㎡	1,240 ㎡
計		4,200 ㎡	5,300 ㎡	6,200 ㎡

施設	必要機能	想定パターン		
		パターン①	パターン②	パターン③
集客施設	売り場面積	700 ㎡	2,100 ㎡	3,500 ㎡
	その他	300 ㎡	900 ㎡	1,500 ㎡
	計	1,000 ㎡	3,000 ㎡	5,000 ㎡

施設	必要機能		想定パターン		
			パターン①	パターン②	パターン③
二次交通への接続点	自家用車	商業用	40 台 (37～62 台)	85 台 (82～120 台)	140 台 (136～175 台)
		マリンアクティビティ	87 台		
		計	125 台	170 台	225 台
	バス駐車スペース		4,500 ㎡		

4. 空間利用・施設配置計画

本部港における国際旅客施設・緑地整備を見据え、事業スキームの整理および事業者意見の把握を踏まえて、空間利用・施設配置計画の検討を行った。具体的には、官民の役割分担や制度条件が異なる複数の事業スキームを整理・比較した上で、それぞれの条件下における空間利用および施設配置の考え方を整理した。併せて、事業者ヒアリングにより得られた意向を踏まえ、必要機能・規模や駐車場配置、港湾緑地の活用といった空間構成上の論点について、配置パターンや断面パターンを含めた検討を行い、現時点における空間利用・施設配置計画の方向性と、今後の事業化に向けた検討の前提条件を明確化した。

事業スキームは、制度的背景や対象地の特性を踏まえ、4 パターンの事業スキーム案を比較検討した。

表 4-1 各パターンの概要表

		A パターン	B パターン
スキーム図			
整備負担	民間（デベロッパー）	・商業施設・駐車場	・商業施設・駐車場・旅客施設（CIQ 等）
	民間（船社）	・旅客施設・ギャングウェイ	・ギャングウェイ
活用制度		・官民連携による国際クルーズ拠点形成計画 ・港湾環境整備計画制度（みなと緑地 PPP）	・官民連携による国際クルーズ拠点形成計画 ・港湾環境整備計画制度（みなと緑地 PPP） ・その他 PPP/PFI 方式
		C パターン	D パターン
スキーム図			
整備負担	民間（デベロッパー）	・商業施設・駐車場・旅客施設（CIQ 等）	・商業施設・駐車場・旅客施設（CIQ 等）
	民間（船社）	・ギャングウェイ	・旅客施設（賃貸）
活用制度		・官民連携による国際クルーズ拠点形成計画 ・港湾環境整備計画制度（みなと緑地 PPP）	・官民連携による国際クルーズ拠点形成計画 ・港湾環境整備計画制度（みなと緑地 PPP） ・その他 PPP/PFI 方式

また、事業者意見および事業スキームの検討結果を踏まえ、空間利用・施設配置計画について現時点での修正方針を整理した。検討にあたっては、事業対象地が有する海の景観等の立地特性を最大限に活かすとともに、クルーズ船寄港時の円滑な動線確保を重視し、旅客施設および商業施設についてはパターン B およびパターン D の施設配置を前提とした。

また、駐車場機能を施設と一体的に配置し、既存の駐車場計画地を緑地広場として活用するという事業者意向を踏まえた空間利用の方向性を整理した。

なお、本整理は将来的な事業化や制度整理の進展を見据えた検討段階の成果であり、特定の計画案を確定するものではなく、今後の検討に向けた基本的な方向性を示すものである。

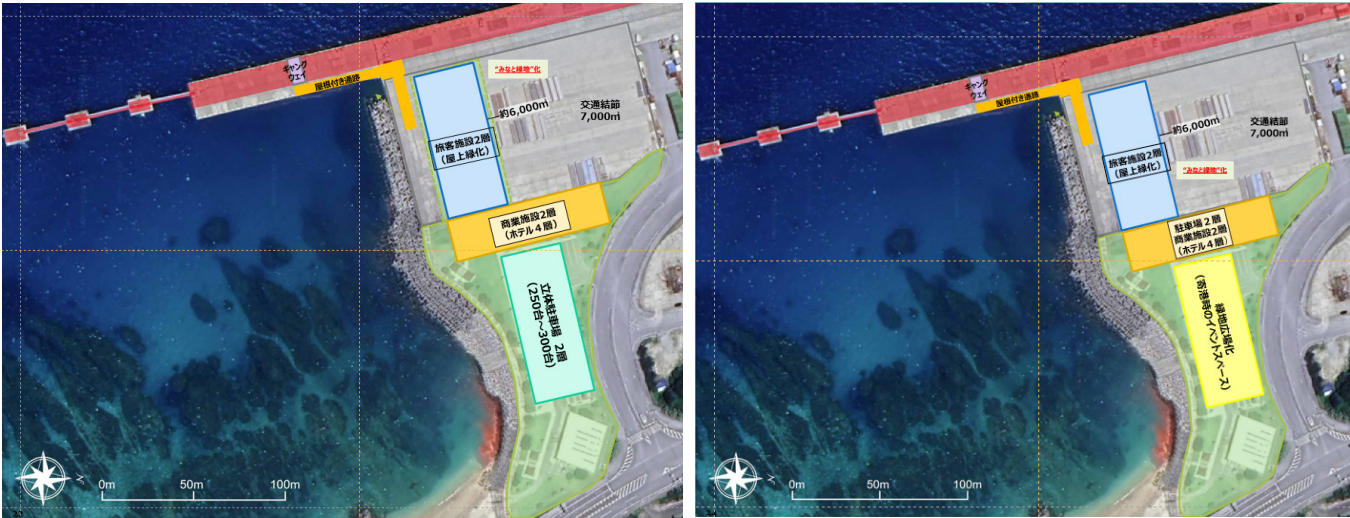


図 4-1 空間利用・施設配置計画 修正案

さらに、空間利用に関する詳細検討にあたっては、対象地の敷地条件を踏まえた空間的制約や景観への影響を整理することが重要である。本項では、現況の地盤条件や敷地周辺の高低差に着目し、整備施設の断面構成を検討する上での前提条件を整理する。

これらの前提条件を踏まえ、施設機能の組み合わせや駐車場配置方法の違いが、空間利用の効率性、景観性および事業成立性に与える影響について検討するため、複数の断面パターンを設定した。

具体的には、商業施設のみを整備する場合と、商業施設に宿泊機能を付加する場合の 2 類型を基本とし、それぞれについて、駐車場を別棟とする場合および建物下部に併設する場合の計 4 パターンを整理した。

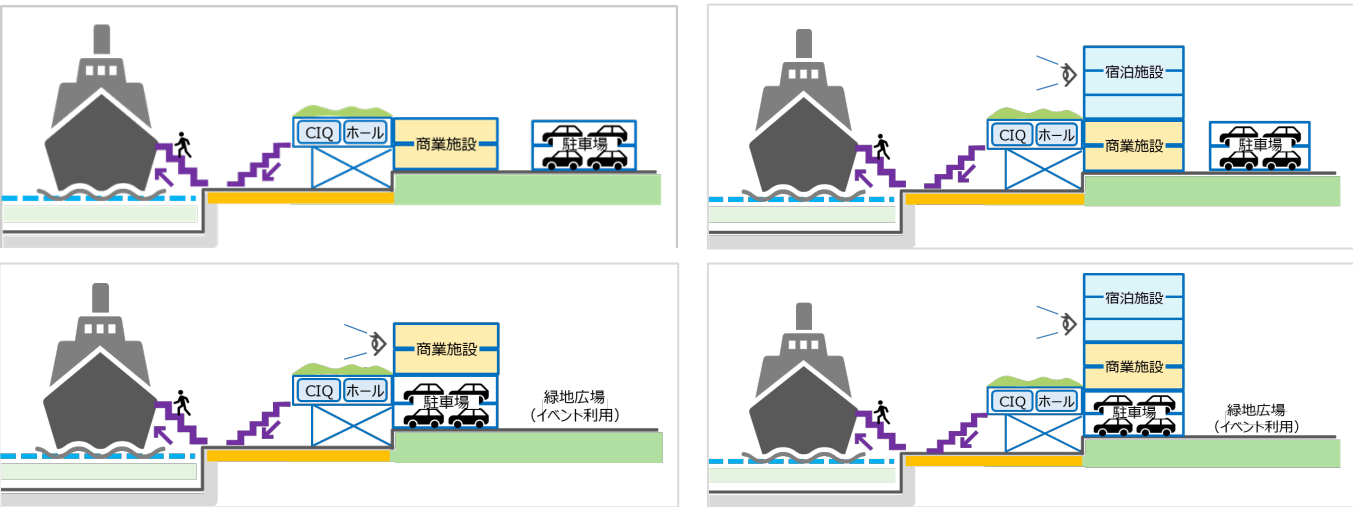


図 4-2 断面構成 検討案

5. 事業者意向調査

これまでに検討した事業スキーム案および事業概要を整理した上で、民間事業者が市場性を検討するために必要となる情報を取りまとめ、事業主体として適切な事業者との意見交換を通じて、本事業における民間事業者の参画可能性およびその在り方について検討を行った。全国規模で事業を展開する事業者へのサウンディングと、地元事業者へのサウンディングの 2 段階で実施し、幅広い視点から事業性や参画条件に関する意見を把握した。

5.1 全国規模で事業を展開する事業者へのサウンディング調査

本事業への参画が期待できる全国規模で事業を展開する事業者へのサウンディング調査の調査方法・対象先及び意見要点まとめを示す。なお、各社へのヒアリングは、沖縄県内 4 港合同サウンディング会を主催開催の上実施した。

表 5-1 調査方法・対象先

調査方法		ヒアリング調査（対面）
対象業態		・総合デベロッパー（全国） ・建設（全国）
対象先抽出の観点		・本事業において収益施設整備の可能性が想定し得る事業者 ・クルーズターミナル整備実績のある事業者
参加事業者	総合デベロッパー	A 社、B 社、C 社、D 社、E 社
	建設	F 社

表 5-2 全国規模で事業を展開する事業者の意見要点まとめ

質問項目	事業者意見の要点
1. 本事業への関心・対応可能性	
1) 本事業への関心・参加意向	● 沖縄、特に北部エリアを、重要なエリアと捉えている。（複数） ● みなと緑地 PPP を活用した事業への関心を持っている。（複数）
2) 周辺環境・ポテンシャルについて	● 商業施設の収益性は、立地や注目性によるところが大きく、クルーズ船利用者である富裕層は、マーケットとしては重要となる。 ● マリンアクティビティができる海岸が近くにあることで、来客者イメージがつきやすく、クルーズ船利用者とダイバーを対象とすれば、入居するテナントも想定でき、試算しやすい。 ● 事業対象地は、交通利便性が優れていないため、大規模の商業施設は難しいのではないかと。 ● ジャングリアが苦戦しているように、集客施設を作るのには工夫が必要であり、敷地の拡張性もないなかで、民間負担とするにも限界がある。
3) 望ましい事業スキーム	● みなと緑地 PPP の導入に関しては前向き。（複数） ● 民間だけでの投資は難しく、行政と一緒に事業を行う事業手法として、民間事業者が参画しやすい補助・条件の検討が必要となる。 ● 整備した施設を買い取る事業スキームであればよいが、譲渡であれば、単純に原価として負担が乗ってくる。条件と規模感から事業成立性は難しい。
4) 事業期間	● みなと緑地 PPP を活用する際、30 年という事業期間がネックであり、より長期の事業期間を望む。 ● 事業期間内で償却するために、賃料にも大きく影響する。50 年や 70 年の定借が可能なら、その分地代も捻出可能ではないかと。 ● 商業施設だけではなく、ホテル機能とした場合であっても 30 年は短い。 ● 事業期間と併せて、公募時期や着工時期を早期決定することにより参画しやすくなる。

質問項目	事業者意見の要点
2. 施設計画に関して	
1) 各施設の機能・規模	● 旅客施設の規模としては、他事例と比べて適切と感じる。 ● 商業施設の規模としては、CIQ 施設のコストを賄うためには 5,000 m²では小さい。（複数） ● 3ha 程度は必要ではないか。
2) 商業施設以外に求める機能・規模	● 商業施設は収益性の良い機能ではないため、他機能と併設することが必要ではないか。 ● クルーズ船寄港時以外の利用を促すための機能やテナントの誘致が重要。 ● 飲食やスペースを上手く使った体験型の機能や収益性の高いホテル事業など。（複数） ● 投資対象の規模として、5,000 m²では小さく、ホテル機能とした場合、敷地面積から高層化することとなるため、旅客施設の負担力は上がるが、このエリアのビジョンとの調整が必要。 ● 沖縄という土地柄、モノ消費ではなくコト消費が必要。 ● 建物外でいかに収益を得るか、ネーミングライツなどを活用した広告収入などのアイデアもあるのではないか。
3) 収支計画に関して	● 旅客施設の施設利用料を取るかによるが、民間事業者が旅客施設費用を商業施設だけの収益で賄うのは難しく、採算性が課題となる。 ● 昨今の建設費高騰している状態においては、5,000 m²の施設の収益で賄うのは厳しい。 ● 民間施設とターミナル施設の面積比は 1:1 では難しく、10:1 なのか、3:1 なのかを明確にして欲しい。 ● 他地域においてはクルーズ船の寄港有無による繁閑の差が激しく、非寄港時の集客や売上げをどうするかがポイントとなる。 ● 民間負担を減らすだけでなく、補償を出すという方法の検討も併せて必要ではないか。
3. その他	
1) 関連実績・自由意見	● この場所に限定しない資源などもう 1 つの収益源と組み合わせることで、収支課題を解決できるのではないか。 ● 県内では、工事業者が不足しており、工事部分で苦労しており、建設分野に関して課題を感じている。

5.2 地元事業者サウンディング調査 実施概要

対象地周辺で事業を展開する事業者へのサウンディング調査の調査方法・対象先及び意見要点まとめを示す。

表 5-3 調査方法・対象先

調査方法	ヒアリング調査（対面・オンライン）
対象業態	・物流（県内） ・建設（県内） ・建設・不動産（県内）
対象先抽出の観点	・本事業において収益施設整の可能性が想定し得る事業者 ・対象地に関わりのある事業者

表 5-4 地元事業者の意見要点まとめ

質問項目	事業者意見の要点
1. 本事業への関心・対応可能性	
1) 本事業への関心・参加意向	● 本事業はチャンスととらえており、参画意欲がある。 ● 港湾という特殊な立地性や、船会社の賃料収入がどの程度かなどの基本的な条件が不透明であり、消極的。

2) 周辺環境・ポテンシャルについて	● 対象地の立地性や現状の利用状況（マリンアクティビティ等）を踏まえて、高いポテンシャルを感じている。 ● 周辺観光も充実しており、背後地観光地と連携することによるさらなる可能性がある。 ● ロケーションにおいても、海を眺められるためロケーションを活かした商業機能が展開できるのではないか。
3) 望ましい事業スキーム	● 昨今の社会情勢から、船社にターミナルを作らせることは難しいのではないか。 ● 地元の出資を募って、地域をよく知る地元企業が主体となり事業を展開することが重要。 ● SPC を組成するかどうかは、事業リスクに応じて判断することになり、補助金等様々な条件により、どのくらいリスクをかけられるかで SPC 組成の判断が必要。 ● 旅客施設は土地代と相殺で貸借し、運営を委託し、自らは他事業で収益が出せるよう検討したい。
4) 事業期間	● 事業期間 30 年では短い。 ● 港湾特有の規制があることは承知している。可能な限り規制の緩和を望む。
2. 施設計画に関して	
1) 各施設の機能・規模	● 商業施設 5,000 m²は過大と感じる。 ● 商業店舗が多く入っているというよりは、郊外のロードサイドの複数店舗型のサイズとなる。そのような商業施設で、わざわざ立体駐車場には停めないだろう。 ● 建物配置に関しては、旅客施設・商業施設ともに事業対象地の利点（海の景観等）を最大限活かせる配置計画を検討して欲しい。 ● 立体駐車場の配置に関して、商業施設の 1～2 階を駐車場として、その上に商業施設を持つてくるなど、立体駐車場単独での土地活用は避けた方がいいのではないか。
2) 商業施設以外に求める機能・規模	● 施設の屋上でも緑地等で、海の景観を活かしたイベント実施（ビーチパーティーやビアガーデン）ができればいい。 ● 周辺の宿泊施設の規模がそれほど大きくないため、ホテルニーズが一定数あるのではないか。また、ダイバーが連泊して拠点とするような宿泊施設は、考えられるのではないか。 ● ホテル規模として、別事業で検討しているホテルのプランが 200 室、一層二段の立体駐車場を百数十台で 12,000 m²程度に収まっているため、対象地でも建設は可能となる。
3) 収支計画に関して	● 例えば数十億程度の投資額となっても、投資額の問題ではなく土地のポテンシャルに投資を行うため問題無い。 ● 旅客施設整備に関して、機能さえあればよいと行政がハードルを低くしてくれれば、単価を抑え、面積を絞ることで民間側の負担を減らすことはできる。 ● 公共施設ということで、平屋でも天井を高くしてしまうと、建設坪単価は上がってしまい、収益性に影響しうる。

6. 関係機関との協議支援

本部港国際旅客施設・緑地整備に向けて、みなと緑地 PPP の導入を前提とした関係機関との協議を円滑に進めるための支援を行った。国との協議にあたっては、制度の趣旨や適用要件、活用上の論点を整理し、意見交換に必要となる協議資料の作成支援を実施した。また、PPP/PFI に関するセミナー等を通じて、本事業の概要や検討状況を幅広く共有し、民間参画を見据えた情報提供を行った。さらに、地元関係者に対しては、事業の背景や想定される整備内容を整理した説明資料を作成し、事業理解の促進と今後の合意形成に向けた基盤づくりを支援した。

7. 今後の課題抽出

表 7-1 今後の課題抽出一覧

項目	検討すべき課題		
1. 施設計画	①必要機能	旅客施設	・本年度実施した必要機能に対して船社・CIQ 運営者へヒアリングし、ファーストポート化に向けた必要機能の詳細検討
		収益施設	・デベロッパー・宿泊事業者へのヒアリングを通じて、提案可能性のある機能の検討が必要
		その他	・周辺団体や事業者・広域観光拠点形成に向けた必要機能の検討が必要
	②必要規模	旅客施設	・他事例や船社へのヒアリングを通じた詳細な規模検討が必要
		収益施設	・土地利用条件から民間事業者が求める規模の詳細検討が必要
		その他	・広域観光拠点形成に向け必要な二次交通の結節点の規模検討が必要／・収益施設の規模を踏まえた駐車場規模検討が必要
2. 事業条件	①港湾施設・収益施設の整備手法・事業範囲の検討		・従来方式や PPP/PFI 方式の採用や適用範囲に関する検討が必要
	②事業費の設定		・旅客施設の整備費の予定価格の設定（公募時期の想定を踏まえた物価変動の考慮など）
	③収支上の条件設定		・旅客施設使用料や土地貸付料の算定方法（例：不動産鑑定評価、条例への反映）を設定
	④事業期間の検討		・事業手法ごとの貸付期間等を踏まえた検討
	⑤駐車場の有料化検討		・既存駐車場の規模拡大に向けた有料化の検討が必要
	⑥事業スケジュールの検討		・採用する事業方式に応じて、今後の事業スケジュールに関する適宜見直しが必要
3. サウンディング	①サウンディングの実施		・複数回の対話を実施し県と事業者との事業条件のすり合わせ／・効果的な対話方法の実施
4. 関係機関との調整	①国際旅客船拠点形成港湾		・指定港湾として今後どのように事業実施を行うか継続的な対話が必要
	②みなと緑地 PPP 導入に関する対話		・港湾局とのみなと緑地 PPP 導入に向けた継続的な対話が必要
	③町との継続的な対話		・町が望む事業実現に向けて継続的な対話が必要
5. その他	①港湾協力団体の導入		・事業実施前の港湾緑地のにぎわい醸成に向けた取組検討及び周辺団体との継続的な対話