

資料 4－①

令和 2 年度第 1 回
沖縄総合事務局
開発建設部
事業評価監視委員会

事業評価監視委員会審議資料

【再評価事業】

○那覇港国際クルーズ拠点整備事業

沖縄総合事務局開発建設部

**那覇港
国際クルーズ拠点整備事業
再評価資料**

令和2年12月8日

沖縄総合事務局開発建設部

目 次

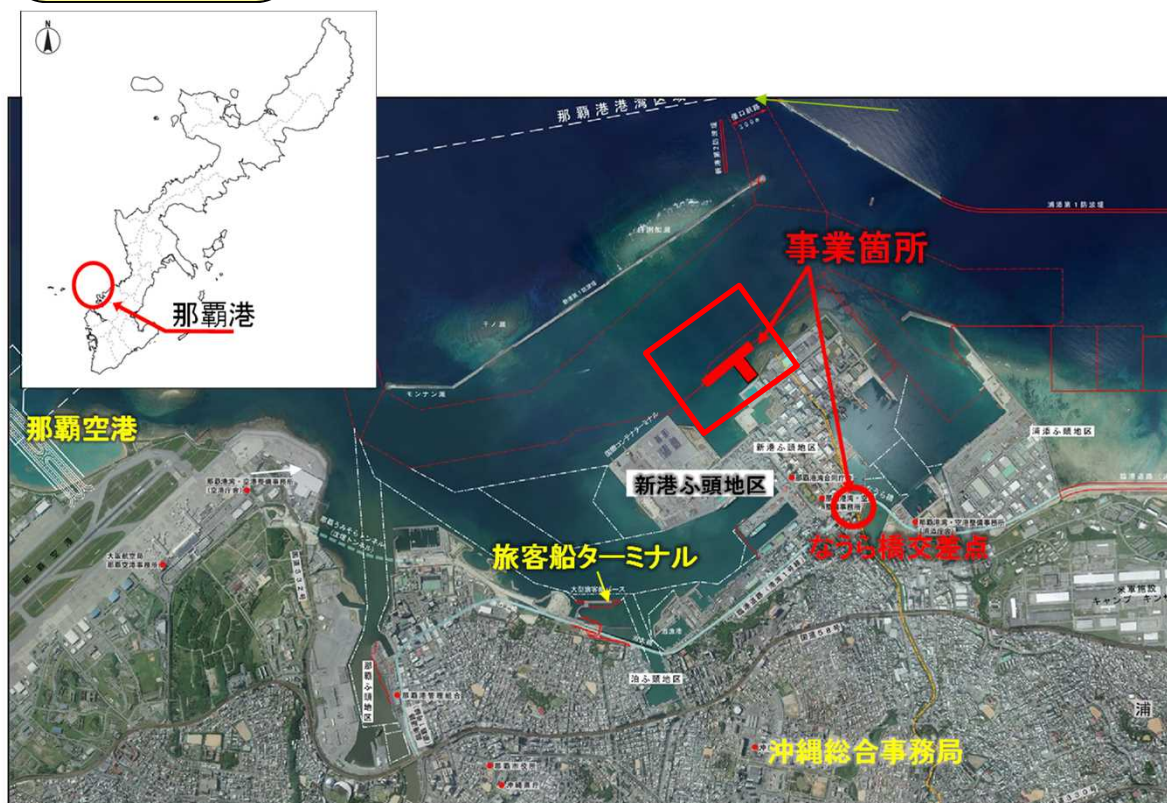
| | |
|----------------|--------|
| 1. 事業概要 | ・・・ 1 |
| 2. 事業計画の変更について | ・・・ 2 |
| 3. 事業の必要性 | ・・・ 4 |
| (1)事業を取り巻く状況 | ・・・ 4 |
| (2)事業の投資効果 | ・・・ 9 |
| (3)費用便益分析 | ・・・ 10 |
| 4. 事業の進捗状況 | ・・・ 13 |
| (1)事業の進捗状況 | ・・・ 13 |
| 5. 対応方針(原案) | ・・・ 14 |

1. 事業概要

事業目的

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

位置図



計画概要

| | |
|------|------------------------------------|
| 事業名 | 那覇港国際クルーズ拠点整備事業 |
| 事業期間 | 令和元年度から令和6年度 |
| 施設内容 | 岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、ふ頭用地、旅客上屋、臨港道路 |
| 総事業費 | 156億円 (残事業費76億円) |



- 国施工: 岸壁、泊地、ふ頭用地
- 管理者施工(起債): ふ頭用地
- 民間(船社)施工: 旅客上屋

2. 事業計画の変更について

<事業内容の変更>

- 国際クルーズ拠点として、対象船舶(22万トン級)の寄港に対応するため、事業計画を以下のとおり変更する。

○総事業費 : (変更前)110億円 → (変更後) 156億円
○事業期間 : (変更前)R1d~R3d (2019d~2021d) → (変更後) R1d~R6d (2019d~2024d)
○整備内容 : 泊地(-12m)の浚渫土の土量、土質等の見直し、
臨港道路の改良を追加、ふ頭用地(直轄・起債)の拡張

【変更前の整備内容(前回評価(H30年度))】



【変更後の整備内容(今回評価)】



2. 事業計画の変更について

＜事業計画変更の経緯＞

【泊地の変更経緯】

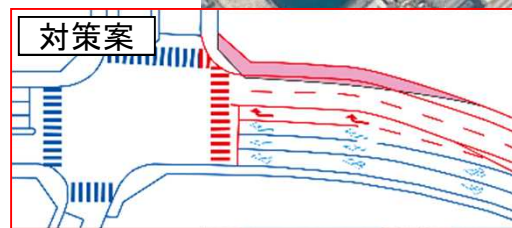
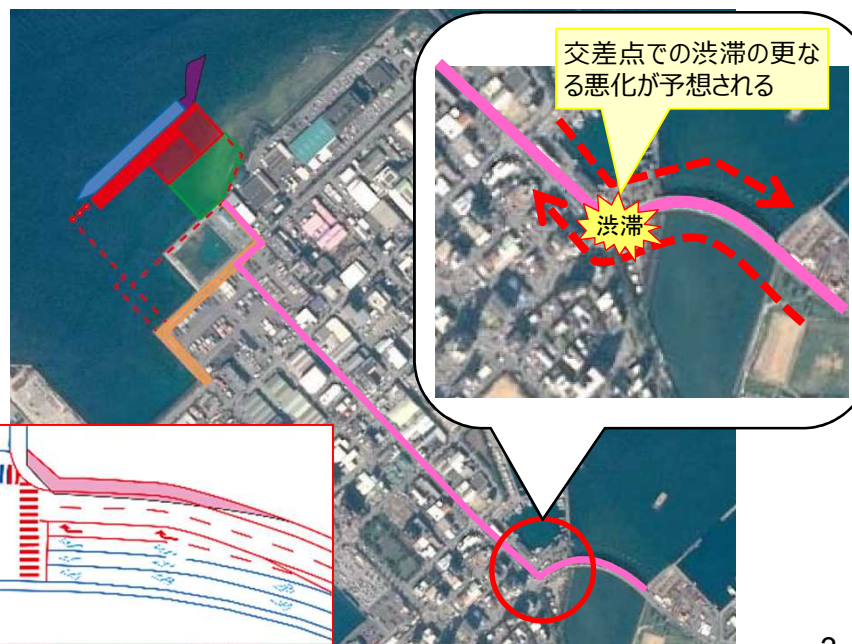
- 設計段階で、詳細な深浅測量及び地盤調査を実施したところ、当初の想定より浅場が広がっていることが確認され浚渫量が増えたこと、土質が砂層ではなく硬い岩盤層であったことから、事業費増となった。

【臨港道路の変更経緯】

- 近年、臨港道路浦添線の開通（H30.3）や大型商業施設の開業（R1.6）等により、新港ふ頭の入口にあたるなうら橋交差点への車両の流入が増加し、周辺の交通渋滞が生じており、臨港道路の改良が必要となった。

【ふ頭用地の変更経緯】

- 事業化時点では、市街地に近く徒歩での移動も可能な泊8号岸壁でのオペレーションの状況を踏まえて、ふ頭用地の面積を設定していた。一方、今回の事業箇所と同様の状況にある新港9号岸壁でのオペレーションにおいてふ頭の混雑や交通の錯綜が発生したことから、今回の事業箇所についてもふ頭用地を拡張する必要が生じた。

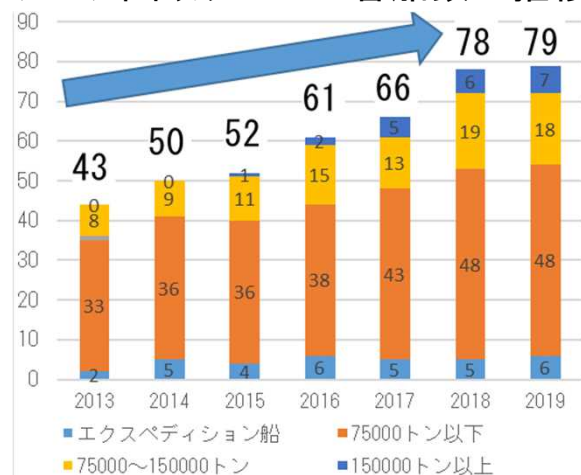


3. 事業の必要性

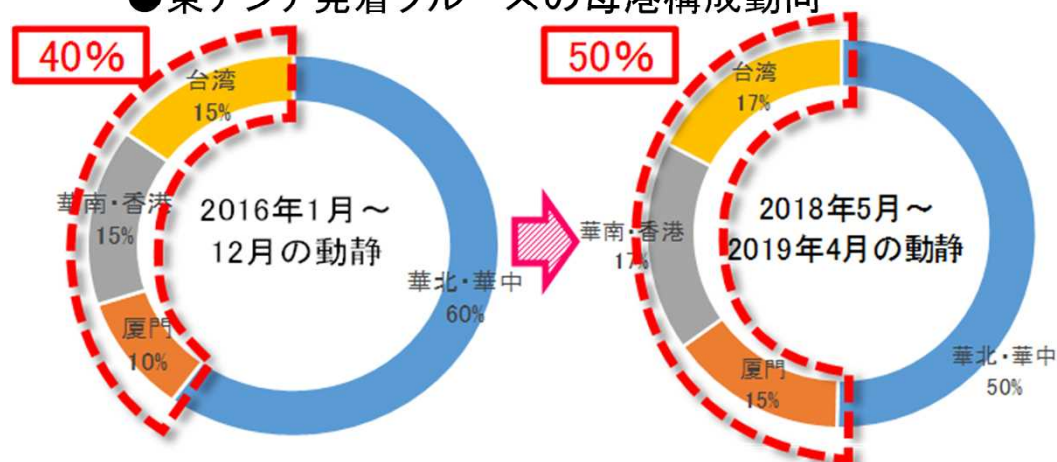
(1) 事業を取り巻く状況

- 沖縄圏域のクルーズ需要は、アジア圏域に配船されるクルーズ船がここ6年で大きく増加していること、沖縄圏域を行き先としやすい中国華南地方(厦門・広州)発のクルーズツアーが増加していることから増加すると考えられる。
- 沖縄県の入域観光客数は約1,016万人(R1)となっており、那覇港では、泊8号岸壁が暫定供用した平成22年以降、寄港回数が順調に増加しており、令和元年のクルーズ船の寄港回数は260回であった。

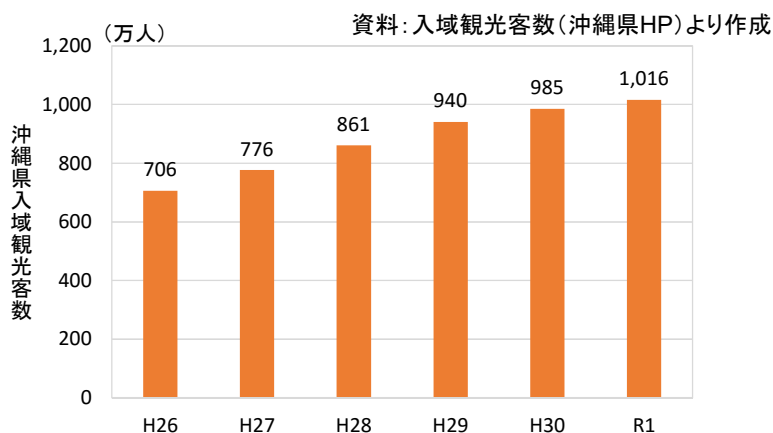
●アジア圏域クルーズ客船数の推移



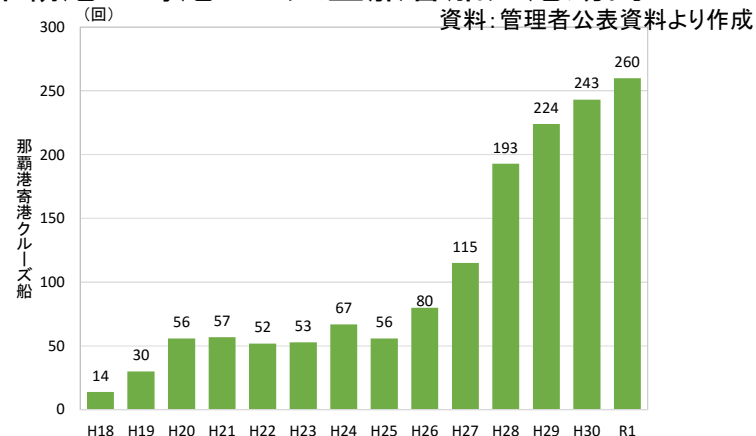
●東アジア発着クルーズの母港構成動向



●沖縄県への入域観光客数の推移



●那覇港に寄港した大型旅客船入港動向

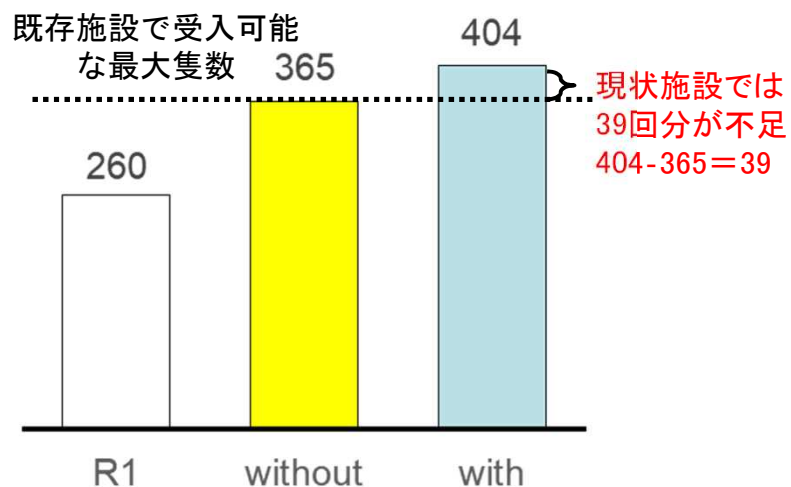


3. 事業の必要性

(1) 事業を取り巻く状況

- これまで、旅客船バースの泊8号岸壁に加え、新港5～7号岸壁や新港9号岸壁といった貨物船バースを兼用することによって、高まるクルーズ需要に対処してきたところであるが、定期RORO船のリプレイス(大型化)によりH30以降は新港5～7号岸壁の利用ができなくなっている。
- 現在的那覇港のクルーズ船受入可能隻数は、クルーズ専用バースである泊8号岸壁で255回/年、貨物バースである新港9号岸壁で110回/年であり、推計需要404回に対して39回不足している。

【年間寄港隻数】



【クルーズ船受入可能回数】

| | without | with |
|--------|---------|------|
| 泊8号岸壁 | 255 | 255 |
| 新港9号岸壁 | 110 | 110 |
| 国際旅客船T | - | 255 |
| 合計 | 365 | 620 |

【那覇港のクルーズ船受入岸壁の配置状況】



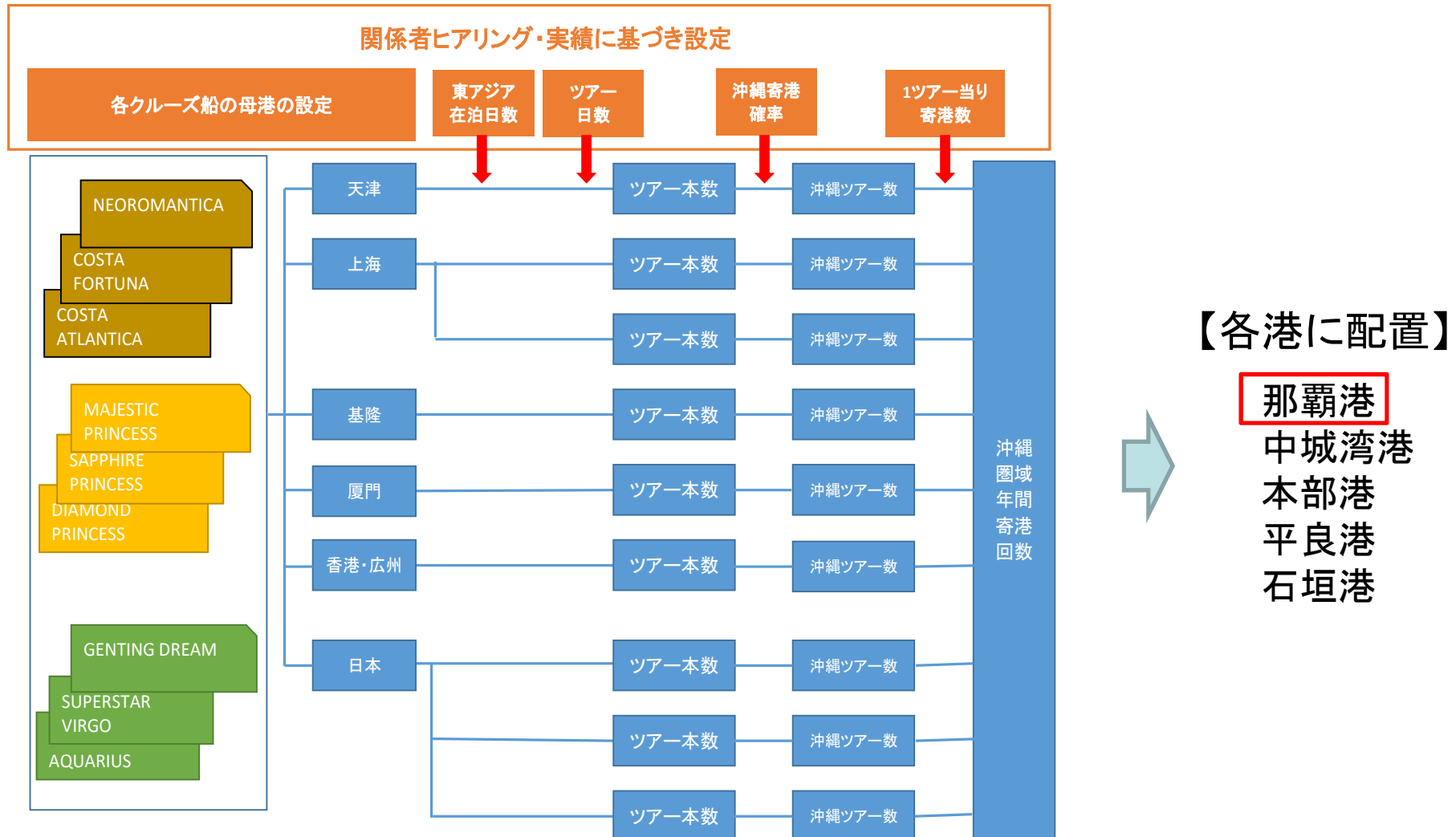
- ※ 博多港中央埠頭5号岸壁の実績より年平均稼働率70%とする
- ※ 新港9号岸壁(貨物バース)の寄港可能日は3回/週とする

3. 事業の必要性

<参考：需要推計の方法>

船社等ヒアリング及び実績に基づき、沖縄圏域におけるクルーズ需要を次式より推計
 沖縄圏域におけるクルーズ需要

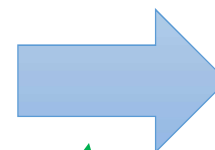
$$= \Sigma (\text{東アジアの在泊日数} \div \text{ツアー日数} \times \text{沖縄寄港確率} \times \text{1ツアー当り寄港数})$$



3. 事業の必要性

<参考:需要推計の結果概要>

| | 現 況(2018年時点) |
|---------------------------|--|
| 主要船社の 東アジア投入船舶(3万GT超級) | 東アジア定点 15隻 |
| 寄港回数 | 沖縄圏域 528回 うち、那覇港 243回 |



| | 将 来(推計需要) |
|----------------|------------------------------|
| 東アジア定点 | 24隻 |
| 沖縄圏域 うち、那覇港 | 1,319回 404回 |

新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し
供用後5年間は需要を50%として**202回**とする

○定点クルーズ

・定点クルーズは、東アジア圏に投入されるクルーズ船の投入期間、母港、各母港からの定点クルーズのモデルコース(1ループの日数・寄港地)より設定

定点クルーズの沖縄圏域におけるクルーズ需要(回/年)

=Σ(①東アジアの在泊日数÷②ツアー日数×③沖縄圏域寄港率×④1ツアー当たりの沖縄圏域寄港数)

①東アジアの在泊日数(日/年)

○東アジア投入船および投入期間

既投入船
⇒実績、ヒアリング
新造船
⇒ヒアリング

②ツアー日数(日/ツアー)

○母港の設定

既投入船 ⇒実績、ヒアリング
新造船 ⇒実績比率

○港別クルーズパターン

- ・基隆：2ループ/週
- ・厦門：2ループ/週
- ・香港：1ループ/週
- ・上海：1ループ/4-5日
- ・日本：1ループ/8-10日

③沖縄圏域寄港率(%)

既投入船
⇒実績
新造船
⇒母港別平均寄港率
(沖縄圏域へのツアー本数
÷母港発クルーズ総本数)

④1ツアー当たりの 沖縄圏域寄港数 (日/ツアー)

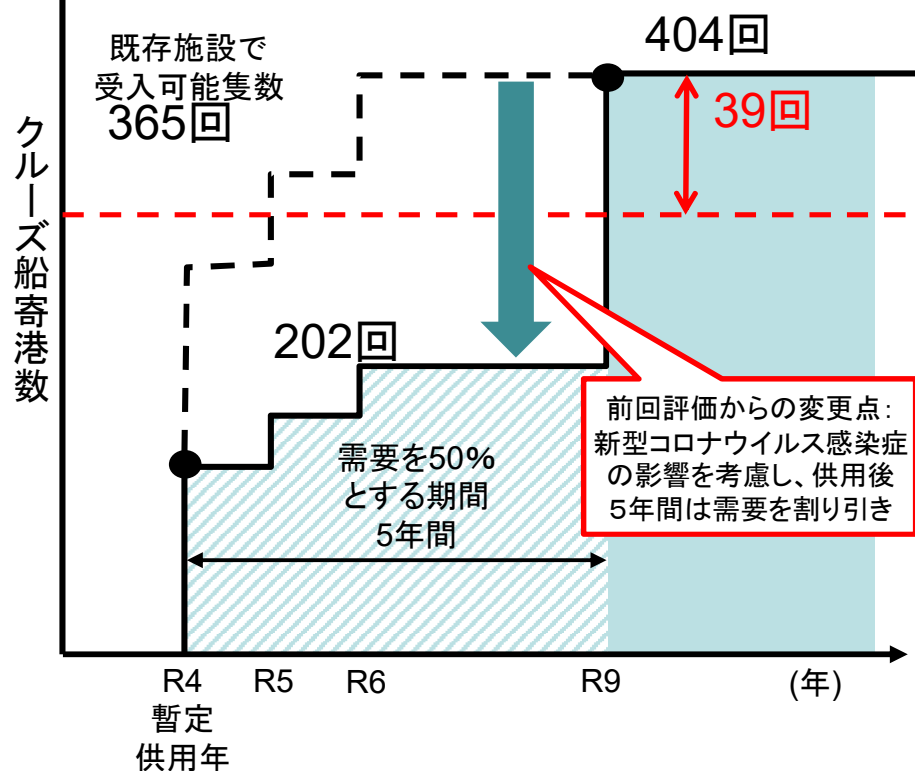
既投入船
⇒実績、ヒアリング
新造船
⇒ヒアリング
(例) SUPERSTAR AQUARIUS
基隆→先島→那覇→基隆
⇒沖縄圏域寄港回数:2

3. 事業の必要性

(2) 事業を取り巻く状況 ※新型コロナウイルス感染症の影響

- ・ 那覇港の需要として、404隻を推計しているが、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、解説書※(p2-1-19)を参考に、供用後5年間の需要を50%と見込み、R4～R8の5年間の需要は、既存施設での受入れが可能なため、対象施設における国際観光純収入の増加便益を計上しない。
- ・ 海外では、既にスポット的に国内クルーズが再開しており、国内ではにっぽん丸が2020年10月に国内チャータークルーズを運航開始しており、2021年以降、多くの外国クルーズ船社が日本発着クルーズを予定している。※

※国際クルーズ船については、水際対策の状況等を見極めつつ、実施に備え、他国の安全・安心対策との調和に留意し、ガイドラインの検討等所要の準備を進めることとされている。



●各国・各地方のクルーズ再開状況

| | 政府の動き | 国内クルーズ再開の動き | 国際クルーズ再開の動き |
|------|--|--|--|
| 日本国内 | ○国内クルーズ対象のガイドライン等を9/18に公表 | ○にっぽん丸と飛鳥Ⅱ、10月よりチャータークルーズ等運航再開 ○プリンセスクルーズ、2021年7月より運航再開 ○コスタクルーズ、2021年3月より運航再開 ○MSCクルーズ、2021年4月より運航再開 | 調整が整い次第再開見込 |
| 欧州 | ○新型コロナ後を見据えた感染拡大防止及び管理措置のためのガイドラインを6/30に発行 | ○コスタクルーズ、9/6より運航再開 ○その他ハパグロイドクルーズ等、運航再開 | ○ポナン、7/11より運航再開 ○MSCクルーズ、8/16より運航再開 |

※ 解説書…港湾投資の評価に関する解説書2011

3. 事業の必要性

(2) 事業の投資効果

●国際観光純収入の増加効果

効果のシナリオ

大型旅客船に対応した施設を整備することにより、外航旅客船の入港隻数が増加し、外国人旅客による国際観光純収入の増加が図られる。

期待される効果

■旅客船乗船者の那覇港での一時上陸者（日本国内に居住していない）が、オプションツアーや物品購入を行うことにより、地域観光産業の売り上げが増加する。

○寄港隻数の増加による県内消費額の増大による便益
「一時上陸者数」×「1人当たり県内消費額」

効果計測の流れ

(With時－Without時)

寄港隻数
39隻/年

旅客定員×乗船率×海外母港率

岸壁整備によるクルーズ船の増加

(With時－Without時)

上陸者数
94,349人/年

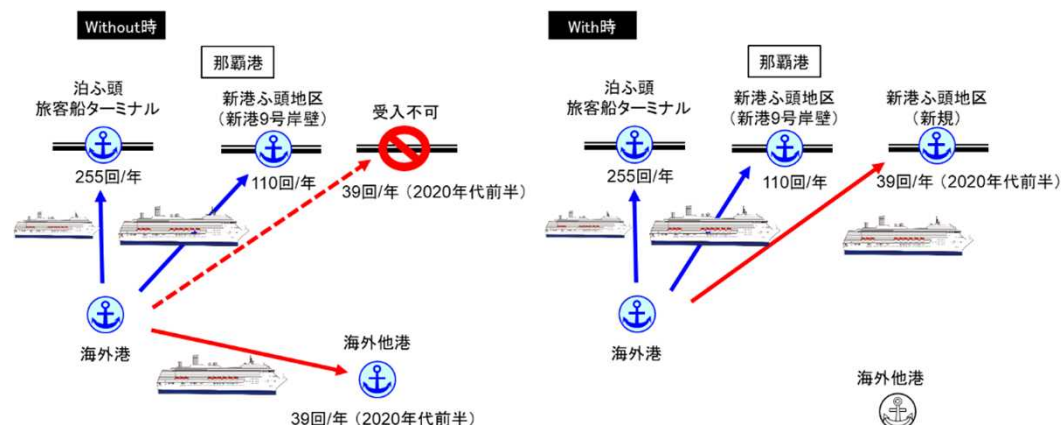
1人当たり消費額
20,000円/人

国際観光純収入の便益
18.9億円/年

「訪日外国人消費動向調査」を基に設定

▼国際観光純収入の増加便益の算出

| | 単位 | 設定値 | | 備考 |
|-------------|------|---------|---------|--|
| | | With | Without | |
| ① クルーズ船寄港回数 | 隻/年 | 404 | 365 | 需要推計結果より |
| ② 旅客定員 | 人/隻 | 3,200 | 3,200 | 配船予定船舶の標準船型の定員数 |
| ③ 乗船率 | % | 90% | 90% | ヒアリングによる管内港湾の実績より設定 |
| ④ 海外母港率 | % | 84% | 84% | 発着が海外港（日本以外）の割合 海外港発着340回÷404回≒84% |
| ⑤ 便益対象旅客数 | 人 | 977,357 | 883,008 | ①×②×③×④ |
| ⑥ 観光消費額（旅客） | 円/人 | 20,000 | 20,000 | 港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル（H29.3） 一時上陸者1人あたり観光消費額原単位 |
| 国際観光収益 | 億円/年 | 195.5 | 176.6 | ⑤×⑥÷10 ⁸ |
| | | 18.9 | | With-Without |



国際観光純収入の増加便益

単年度18.9億円/年 割引後累計額309.1億円(前回評価:354.0億円)

3. 事業の必要性

分析条件

(3) 費用便益分析 前提条件

| 事項 | 前回評価 (H30新規評価) | 今回評価 (R2再評価) | 備 考 |
|------------------|---|--|---|
| 構成施設 | 岸壁(水深12m) 泊地(水深12m) ふ頭用地 旅客上屋 | 岸壁(水深12m) 泊地(水深12m) ふ頭用地 臨港道路 旅客上屋 | ・泊地(−12m)に当初想定より堅い岩盤層と浅場が確認されたことによる追加工事 ・臨港道路交差点改良の追加 ・ふ頭用地(直轄・起債)の拡張 |
| 事業期間 | 平成31年度～ 平成33年度 | 令和元年度～ 令和6年度 | 泊地(−12m)及びふ頭用地、臨港道路の追加整備に伴い、事業期間を延長 |
| 総事業費 (現在価値化前) | 110億円 | 156億円 | 泊地(−12m)及びふ頭用地、臨港道路の追加整備及び岸壁・ふ頭用地の洗堀・液状化対策等の追加により事業費が増加 |
| 基準年 | 平成30年度 | 令和2年度 | 現在価値化の基準年変更 |
| 需要推計 | 400回/年 H28d船社等ヒアリング及び実績に基づく2020年代前半推計値 | 404回/年 R1d船社等ヒアリング及び実績に基づく2020年代後半推計値 | 最新のヒアリング調査結果を反映 |
| 便益項目 | 国際観光収益の増加便益 | 国際観光収益の増加便益 | |

3. 事業の必要性

費用対効果分析結果

(3) 費用便益分析 費用便益比

| | | 前回評価 | 事業全体 | 残事業 |
|----------------|-----------------|---------|---------|---------|
| 費用 (C) | 事業費 | 95.4億円 | 141.2億円 | 68.1億円 |
| | 維持管理費 | 0.6億円 | 0.8億円 | 0.8億円 |
| | 合計 | 96.0億円 | 141.9億円 | 68.9億円 |
| 便益 (B) | 国際観光純収入の増加便益 | 354.0億円 | 309.1億円 | 309.1億円 |
| | 残存価値 | 2.6億円 | 6.1億円 | 6.1億円 |
| | 合計 | 356.6億円 | 315.2億円 | 315.2億円 |
| 費用便益比 (B/C) | 基本ケース | 3.7 | 2.2 | 4.6 |
| | 需要(−10%~+10%) | 3.3~4.1 | 2.0~2.4 | 3.6~4.4 |
| | 建設費(+10%~−10%) | 3.4~4.1 | 2.1~2.3 | 3.6~4.4 |
| | 建設期間(+10%~−10%) | − | 2.2~2.2 | − |

※ 前回評価及び残事業における建設期間は、4年以下のため、年単位で四捨五入すると0年となり、建設期間の感度分析結果は、基本ケースと同様である。

※ 前回評価における「国際観光純収入の増加便益」を今回と同じ基準年(令和2年度)で算出した場合385.5億円。今回評価における本便益は新型コロナウイルス感染症による影響を考慮した結果、前回評価より2割減少となった。費用便益比についても同様に減少しているものの、なお2.2となっており、社会経済的にみて効率的な事業である。

算出条件

- ・ 適用マニュアル:「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(H29.3、国土交通省港湾局)
- ・ 基準年: 令和2年度
- ・ 完了年: 令和6年度(前回評価時(H30): 令和3年度)
- ・ 検討年数: 主要施設完了後50年

※ 費用及び便益の金額は、社会的割引率(4%)により令和2年度の価値に換算された、事業開始から岸壁供用後50年目までの総額

※ 費用及び便益の合計は表示桁数の関係で一致していない

3. 事業の必要性

※定性的な効果の把握

①旅客等の安全の確保及び物流機能の強化

- 貨物船ターミナルにおけるクルーズ船受け入れ時に発生していた貨物と旅客の錯綜等を解消するとともに、貨物の一時的な移動等の非効率なオペレーションが改善される。
- また、貨物船専用ターミナルとして利用できるため、本格的に航路誘致に取り組むことができ、物流機能の強化が期待される。

②道路の混雑緩和

- 臨港道路（なうら橋）の交差点の改良により、道路混雑が緩和される。

③排出ガスの減少

- 臨港道路（なうら橋）の交差点の改良により、道路の渋滞が緩和されることで自動車排出ガスが減少する。

④雇用の創出、地域活力の向上、国際交流の促進

- クルーズ船の寄港回数が増加することにより、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。

⑤港を通じた地域の振興

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

⑥訪日クルーズ旅行の魅力の向上

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

⑦観光地としての魅力の向上

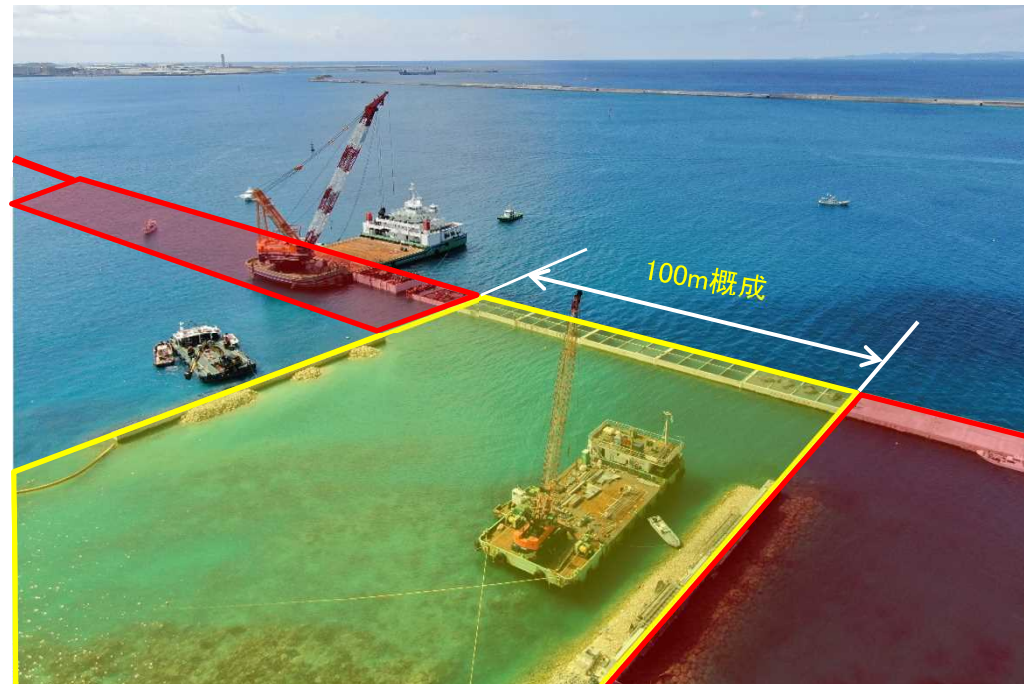
- クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。




4. 事業の進捗状況

(1) 事業の進捗状況

- ・ 総事業費156億円のうち、令和2年度末時点において既投資額は約80億円で、進捗率は 51%であり、令和4年度暫定供用、令和6年度完成に向けて事業進捗。
(岸壁長430mのうち岸壁および埋立100mが概成)
 - ・ 令和3年度からは、旅客上屋に着手予定。
-
- ・ 平成28年度: 港湾計画に位置付け(貨客併用バースとして)
 - ・ 令和元年度: 国際クルーズ拠点形成港湾の指定を受けるクルーズ専用バースとして事業内容を変更
事業着手
 - ・ 令和4年度: 暫定供用開始
 - ・ 令和6年度: 事業完了予定



 : 令和3年度以降
整備箇所

5. 対応方針(原案)

1) 事業の必要性等に関する視点

- ✓国際クルーズ拠点の形成に伴う外航クルーズ船の寄港増加に対応するため、那覇港新港ふ頭地区において、旅客船ターミナルの整備が必要である。
- ✓事業全体の費用便益比は2.2、残事業の費用便益比は4.6である。

※費用便益比については、新型コロナウイルス感染症による影響を考慮した便益の減少等を受け、前回評価(B/C=3.7)より減少しているものの、なお2.2となっており、社会経済的にみて効率的な事業である。

2) 事業の進捗の見込みの視点

- ✓令和元年度末時点における当該プロジェクトの進捗率は51%(岸壁100mが概成)であり、令和4年度暫定供用、令和6年度に事業を完了する見込み。

3) コスト縮減や代替案等の可能性の視点

- ✓現時点において、施設の規模・配置は合理的な計画である。
- ✓引き続き、コスト縮減に努めながら事業進捗を図る。

4) 対応方針(原案)

- ✓以上のことから、那覇港国際クルーズ拠点整備事業については、継続する。

※新型コロナウイルス感染症の状況をふまえ、クルーズ再開が大きく遅れるなど社会情勢の変化がある場合には、事業工程を見直すことがある。