

佐世保港国際旅客船拠点形成計画

平成 29 年 12 月
佐 世 保 市

目 次

1. 国際旅客船取扱埠頭の係留施設の優先的な利用その他の官民の連携による国際旅客船の受入れの促進を通じた国際旅客船の寄港の拠点の形成に関する基本的な方針
【法第 50 条の 16 第 2 項第 1 号】
 - 1-1. 佐世保港の概要
 - 1-2. 佐世保港のクルーズ船の寄港状況
 - 1-3. 佐世保港の港湾計画等における位置付け
 - 1-4. クルーズ船受入れに係る主要港湾施設（係留施設、旅客施設等）の整備状況
 - 1-5. 国際旅客船の寄港の拠点の形成に係る取組方針
 - (1) 佐世保港において国際旅客船の寄港の拠点を形成する上でのクルーズ船受入れの現状及び課題
 - (2) 国際旅客船の寄港の拠点の形成に係る取組方針
 - (3) 国際旅客船の寄港の拠点の形成に関する実施体制
2. 国際旅客船拠点形成計画の目標【法第 50 条の 16 第 2 項第 2 号】
3. 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項
【法第 50 条の 16 第 2 項第 3 号】
 - 3-1. 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業について
 - (1) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の内容
 - (2) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の実施体制
 - (3) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の効果
 - (4) 法 50 条の 16 第 3 項に掲げる許可等に関する事項
 - 3-2. その他事業について
4. 国際旅客船拠点形成計画の実施に関し当該国際旅客船港湾管理者が必要と認める事項
【法第 50 条の 16 第 2 項第 4 号】
5. その他

1. 国際旅客船取扱埠頭の係留施設の優先的な利用その他の官民の連携による国際旅客船の受入れの促進を通じた国際旅客船の寄港の拠点の形成に関する基本的な方針

【法第 50 条の 16 第 2 項第 1 号】

1-1. 佐世保港の概要

佐世保港は、経済の中心地である東京（首都圏）から約 1,000 km 離れた日本本土の最西端、九州の北西部、長崎県北地域の佐世保市に位置する重要港湾である。背後圏には、大自然が残る西海国立公園九十九島や大型観光施設ハウステンボスなどがあり、さらに、日本近代化の歴史が残る「佐世保鎮守府」や日本磁器の故郷として親しまれている「三川内焼」が 2016 年（平成 28 年）に日本遺産に認定されるなど、豊富で多様な観光資源を有している。その佐世保港では、2014 年（平成 26 年）から東アジアに近接する地理的な優位性を活かした国際旅客船の受入れを開始するなど、第 6 次佐世保市総合計画に定めている「国際観光の活性化と観光都市機能の強化」の実現に向けた取り組みを促進している。

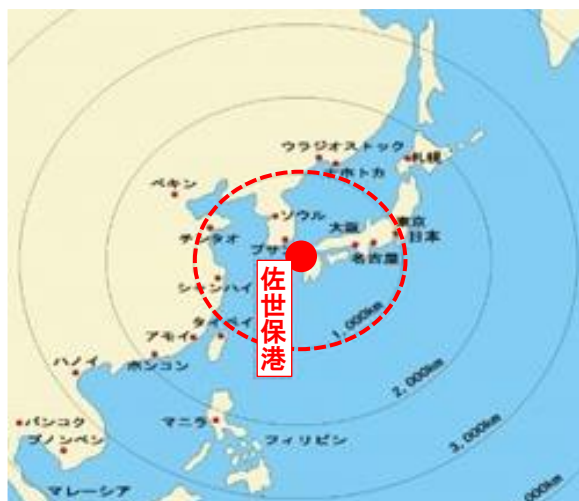


図 1_佐世保港の位置（東アジア）

1-2. 佐世保港のクルーズ船の寄港状況

佐世保港では、2014 年（平成 26 年）4 月から国際旅客船の受入れを開始しているが、それまでは、日本船社が運航するクルーズ船を年 1 回、受け入れる程度であった。受入れ開始以降は、年々国際旅客船の寄港回数が増加しており、2016 年（平成 28 年）は全国で 9 位となる 64 回を記録している。

日本を魅力ある寄港地として評価している外国船社の寄港需要が増え続けているなかで、自然・文化・気候・食という観光振興に必要な 4 つの条件を兼ね備え、さらに、東アジアに近接する佐世保港への寄港回数は今後も増加することが見込まれる。

表 1_佐世保港のクルーズ船寄港状況

事項	単位	2012 (H24)	2013 (H25)	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)
寄港回数	回	1	1	10	36	64
うち国際クルーズ客船	回	0	0	7	34	62
乗客数	万人	0.1	0.1	1.0	4.0	7.9

1-3. 佐世保港の港湾計画等における位置付け

佐世保港では、国際旅客船の寄港の拠点形成を図る場所として、浦頭地区と三浦地区を位置付けている。浦頭地区は佐世保港港湾計画（平成29年3月一部変更）において、岸壁（－12m）、航路・泊地（－12m）等を国際旅客船の寄港需要に必要な港湾施設として位置付けており、三浦地区は岸壁（－10m）に隣接する海上自衛隊専用岸壁の円滑な部隊運営に資するため位置付けられた倉島地区岸壁（－5m）を、佐世保港港湾計画（平成29年2月軽易な変更）に位置付けている。

なお、倉島地区岸壁（－5m）に隣接する三浦地区岸壁（－10m）は、港湾計画上、延長を170mに定めており、耐震強化岸壁として大規模災害時に緊急物資を輸送する船舶が係留できる取付護岸を含めると、全体の岸壁機能延長は285mとなる。また、倉島岸壁（－5m）は、通常時に使用する海上自衛隊の艦艇を対象船舶に位置付けたものであるが、岸壁前面の水深は10mを確保されており、また、海上自衛隊とはクルーズ船寄港時に利用することができる共同使用施設であることを確認している。今後、港湾計画の変更を行い、16万総トン級の大型クルーズ船に対応した施設計画への見直しを行うこととする。

そして、広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律に基づく広域的地域活性化基盤整備計画には、長崎県が作成した九州西南部地域における広域的な観光活性化計画に三浦地区の旅客施設が位置付けられている。

佐世保港を管理する佐世保市は、日本本土の最西端に位置するデメリットを、中国、韓国など東アジアに最も近接した地理的優位性（メリット）と捉え、東アジアの活力を取り込むべく、第6次佐世保市総合計画の成長戦略プロジェクトに国際観光の活性化と観光都市機能の強化を位置付け、重点的な事業の推進を図っている。



図2_港湾計画図（三浦地区・倉島地区）

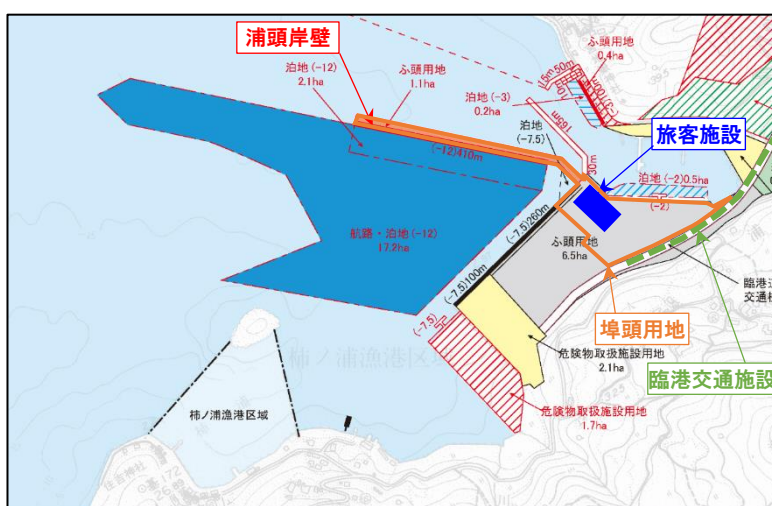


図3_港湾計画図（浦頭地区）

1-4. クルーズ船受入れに係る主要港湾施設（係留施設、旅客施設等）の整備状況

国際旅客船の寄港の拠点を形成する主要港湾施設の整備状況について、浦頭地区は、1970年（昭和45年）に針尾・浦頭工業団地造成計画における積出港として港湾計画に位置付けられて以降、整備が進められてきたが、工業団地造成計画の見直しに伴って当該埠頭の役割も失われ、1981年（昭和56年）に水深7.5m、延長260mの公共岸壁と水深7.5m、延長100mの専用岸壁が完成してからは、佐世保市南部地域唯一の物流機能として利用されている。また、三浦地区には、水深10m、延長170m（取付部115m）の岸壁が整備されており、2015年（平成27年）からは旅客施設の供用を開始している。

表 2_主要港湾施設の整備状況（平成 29 年 4 月時点）

地区名	施設名	規模	備考
浦頭地区	岸壁【未整備】	対象船舶 ・マジェスティック級（14 万総トン級）	
	泊地【未整備】 航路・泊地【未整備】	対象船舶 ・マジェスティック級（14 万総トン級）	
	埠頭用地	5 ha※	■大型バス駐車場：約 125 台
	旅客施設【未整備】	延床面積：約 5,000 m ²	■CIQ 施設含む
	臨港交通施設	片側 2 車線	■一部片側 1 車線の区間有り
三浦地区 （倉島地区）	三浦岸壁 倉島岸壁【整備中】	対象船舶 ・マジェスティック級（14 万総トン級） ・クァンタム級（16 万総トン級）	
	泊地	対象船舶 ・マジェスティック級（14 万総トン級） ・クァンタム級（16 万総トン級）	
	埠頭用地	3 ha	■大型バス駐車場：約 50 台
	旅客施設	延床面積：約 5,000 m ²	■CIQ 施設含む
	臨港交通施設	片側 1 車線	■旅客施設前面に停車帯を設置

※ 5ha のうち、4ha は既存ふ頭用地の面積、残り 1ha は計画している岸壁上の面積

1-5. 国際旅客船の寄港の拠点の形成に係る取組方針

(1) 佐世保港において国際旅客船の寄港の拠点を形成する上でのクルーズ船受入れの現状及び課題

九州には、多くのクルーズ船が寄港しており、2016年（平成28年）の我が国全体の寄港回数の約4割、外国船社の寄港回数においては我が国全体の約5割を占めている。その要因としては中国や韓国などの東アジアから近く、豊富な観光資源や食文化などの特性が受け入れられた結果と考えられる。特に佐世保港は九州の特性に加え、鎮守府が設置された歴史が示すように港の静穏性に優れ、米国海軍や海上自衛隊の艦艇など、他の港では見ることができない景観を備えた港と関係者から評価されている。一方で、日本本土の最西端に位置していることで他港に比べると背後の商業圏域が狭く、また、我が国における防衛機能としての役割も担っていることから、商港としての機能を生かすことが難しい状況にある。

佐世保港におけるクルーズ船の受入れは、有効に活用できる水深を有した既存ストックも限られているなかで、人流機能としての港湾空間を最大限に活用するため、長崎県北地域の陸上と海上の交通機能における結節点で、さらに商業施設が隣接し、利便性に優れる三浦地区に岸壁を整備している。しかしながら、三浦岸壁は海上自衛隊の専用岸壁に隣接していることなどからクルーズバスとして利用できる空間が限られており、また、船舶の安全航行上の観点からも船型を77,000トン以下に制限していることなど、近年、日本に寄港するクルーズ船の大型化に対応できていないことが課題となっていた。しかしながら、今般、海上自衛隊専用岸壁前面に佐世保市が新たな岸壁を整備し、その岸壁を共同使用とすることで海上自衛隊と合意に至ったため、2016年（平成28年）から新たな岸壁整備に着手している。

また、同年6月にCarnival Corporation & plcが視察に訪れ、佐世保港を東アジアから発着する国際クルーズ船の寄港拠点にしたいという意向から、佐世保市に対して年間100万人の乗船客を受け入れることが可能な港湾施設の整備を要請したものであるが、海上自衛隊と共同で使用する三浦岸壁だけでは同社からの要請事項に対応することが難しい状況にある。

このように、東アジアから地理的に近く、景観に優れた佐世保港の強みを十分に生かした受入態勢を構築することで、我が国における外国人観光客の受入れの牽引役となり、観光立国の実現に寄与するためのクルーズ船社に対する安定的な岸壁の確保に向けて、岸壁等を整備するとともに、東アジアから日本を訪れるクルーズ船のゲートウェイ機能を有した日本全国に展開できる拠点港としての役割が求められている。

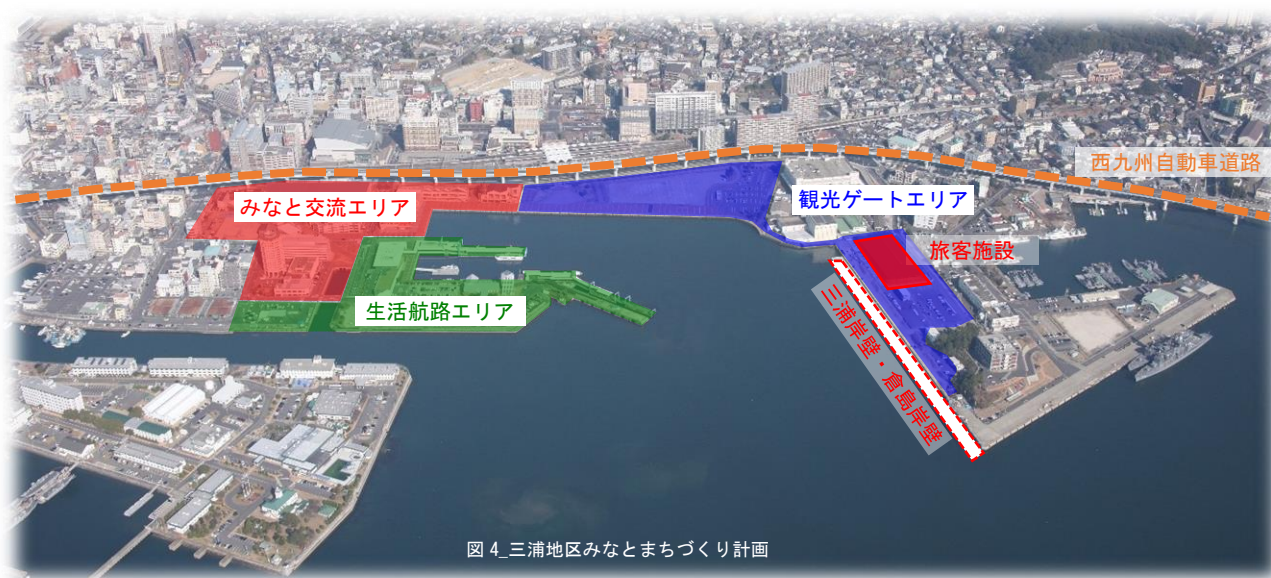
(2) 国際旅客船の寄港の拠点の形成に係る取組方針

1) 国際旅客船の受入促進に資する取り組みについて

佐世保港を管理する佐世保市とCarnival Corporation & plc Asia Pte.Ltd.（以下「カーニバル社」とする）および国土交通省は、我が国における観光競争力の強化および地域経済の活性化、その他の地域の活力の向上を図るため、佐世保港を拠点港とする官民連携による国際旅客船の受入促進に向けた国際旅客船取扱埠頭の整備および管理運営に取り組む。

佐世保市は、2015年（平成27年）に「佐世保市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、ハウステンボスや西海国立公園九十九島など、魅力的な観光資源を有する本市の優位性を生かすなかで、2019年の本市への観光客数675万人（2014年（平成26年）：587万人）を掲げ、観光業を軸とした、しごとづくりに取り組んでいる。

また、三浦地区では、2010年（平成22年）に民間商業施設の立地や離島ターミナル周辺の再整備、そして国際ターミナル整備を一体的にとらえ、魅力あふれる佐世保ならではのみなとまちを目指した『佐世保港三浦地区みなとまちづくり計画』を策定しており、そのなかの「観光ゲートエリア」では、国際交流による賑わいの創出を図るため、国際旅客船の受入れに対応した港湾施設整備を進め、2014年（平成26年）4月に岸壁の供用を開始している。



2) 国際旅客船取扱埠頭を構成する港湾施設の整備及び管理運営に係る官民の役割分担及び係留施設の利用に係る考え方、周辺交通対策の考え方について

①連携するクルーズ船社

佐世保港を管理する佐世保市は、国際旅客船取扱埠頭を中核とした官民の連携による国際旅客船の受入れ促進をカーニバル社と共に取り組む。

②港湾施設の整備および管理運営に関する事項

佐世保港における国際旅客船取扱埠頭としては、浦頭地区と三浦地区の2地区を位置付けている。浦頭地区は、国土交通省が国際旅客船の安定的な岸壁の確保に資する係留施設や水域施設等の整備をおこない、クルーズ乗船客に対する利便性の向上と安全性を確保するための受入促進施設は、カーニバル社が整備をおこなう。港湾管理者である佐世保市は、周辺交通対策としての臨港道路や大型バス等の駐車場を整備する。また、受入促進施設はカーニバル社が管理運営をおこない、その他、係留施設や水域施設を含めた港湾施設は港湾管理者が管理運営をおこなう。

一方、三浦地区は2018年（平成30年）の供用開始を目指して既に港湾管理者が岸壁の整備に着手しており、管理運営についても港湾管理者が実施する。また、旅客施設は2015年（平成27年）から供用を開始しており、係留施設と同様に港湾管理者が管理運営をおこなう。

③係留施設の優先的な利用に関する事項

- ・カーニバル社は、他のクルーズ船社に先立って係留施設の利用を予約することができる
- ・優先的な利用における年間利用日数は、浦頭岸壁を250日、三浦岸壁を50日とし、その存続期間は、事業開始日である2020年（平成32年）4月1日から事業終了日の2040年（平成52年）3月31日までとする。
- ・カーニバル社は、佐世保港の係留施設を利用する日が属する暦年の前々年の1月1日から同年6月

30日までの間に係留施設の利用の予約をおこなうものとする。

- ・カーニバル社は、以下に掲げる係留施設の区分に応じて、当該各号に定める日までに当該係留施設の利用予定を確定させるものとする。

a) 浦頭岸壁 浦頭岸壁を利用する日が属する暦年の前々年の12月31日

b) 三浦岸壁 三浦岸壁を利用する日が属する暦年の前々年の9月30日

- ・佐世保市は、以下に掲げる係留施設の区分に応じて、当該各号に定める日以降の当該係留施設の利用の予約をカーニバル社とそのほかのクルーズ船社を平等に取り扱う。

a) 浦頭岸壁 浦頭岸壁を利用する日が属する暦年の前年の1月1日

b) 三浦岸壁 三浦岸壁を利用する日が属する暦年の前々年の10月1日

④周辺交通対策の考え方

三浦地区には、県道11号線から埠頭用地へと至る区域に臨港道路倉島線が位置しており、埠頭用地内を大型バスの駐車場として利用している。また、旅客施設と道路が接する区域には、乗船客が車両に乗り降りするための車寄せを設置するなど、スムーズな車両通行と利便性に配慮した整備をおこなっており、隣接地にも大型バスを駐車することができるスペースを設けている。

浦頭地区には、国道202号線から埠頭用地にかけて、片側2車線の臨港道路が整備されているが、途中から片側1車線に縮小されている。今後、国際旅客船を受入れることにより、今よりも多くの大型バスが行き交うこととなり、地元住民の車両通行に影響を及ぼすことが考えられることから、港湾管理者として当該道路の全線4車線化に取り組むこととしており、また、大型バス等の駐車場については、物流機能に支障を及ぼさない区域に設置する。

(3) 国際旅客船の寄港の拠点の形成に関する実施体制

国際クルーズ拠点を形成するための円滑な意思決定と施策等の実行を促進するため、港湾管理者とクルーズ船社等の関係者間において定期的な協議・調整を行うための協議会を設置する。

なお、現在、佐世保市とその近隣の市町は、自治体資源（商工、観光、福祉、教育等）を相互に活用し、活力ある社会経済を維持するための拠点形成に向けた連携中枢都市圏構想を話し合う協議会において戦略的な観光施策を協議することとしており、2018年（平成30年）に取りまとめられる予定である。よって、本協議会についても、その結果を反映した会員構成に変更することとしている。

（仮称）佐世保港国際クルーズ拠点形成推進協議会の会員

- ・ 佐世保市（国際旅客船港湾管理者、地元自治体）
- ・ カーニバル社（連携するクルーズ船社）

2. 国際旅客船拠点形成計画の目標【法第50条の16第2項第2号】

佐世保港では国際旅客船拠点形成港湾に指定されたことを受け、国際旅客船が安定的に寄港できる岸壁を三浦地区および浦頭地区に整備することで、国際旅客船におけるゲートウェイとしての機能を有した港湾として発展することを目標としている。

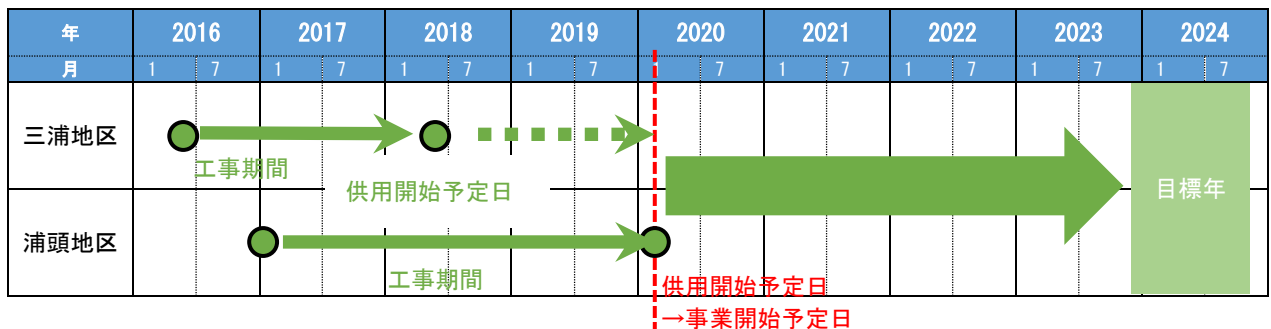
①運用開始年と目標年

三浦地区は、既に2018年（平成30年）の供用開始を目指した岸壁等の整備に着手しており、浦頭地区については、2017年（平成29年）から着手する。

佐世保港における運用開始年は、我が国のプレゼンスを高め、スピード感をもって国際旅客船拠点を形成し、官民が連携して活力を積極的に活用しながら事業をおこなう観点から、カーニバル社の投資により整備される旅客施設と公共施設として整備する係留施設の優先利用開始時期を浦頭地区の供用開始年の2020年（平成32年）に設定する。

目標年については、東アジアにおける佐世保港の知名度向上などを考慮して、運用開始年から4年後の2024年（平成36年）に設定する。

図5_整備開始年から目標年に至るスケジュール



②運用開始年と目標年における寄港回数

三浦地区では岸壁の一部が海上自衛隊との共同使用となることから、7万トン級を超える大型国際旅客船の寄港回数は年間100日程度としており、残りの日は7万トン級未満の客船を受け入れるよう考えている。

カーニバル社は、本計画に記載されている国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業やその他の事業などから、佐世保市が、将来、国際旅客船の目的地として魅力的な地域となる様々な方策が採られることを評価し、東アジアにおける強い日本志向を背景に中国のクルーズマーケットを上海から全土に広げることができる潜在性を有する地域と考えている。

また、その他のクルーズ船社からも一定の寄港要請を受けていることから、佐世保市は、国際旅客船における2020年（平成32年）の年間寄港回数を295回、4年後の2024年（平成36年）の年間寄港回数を395回に設定する。

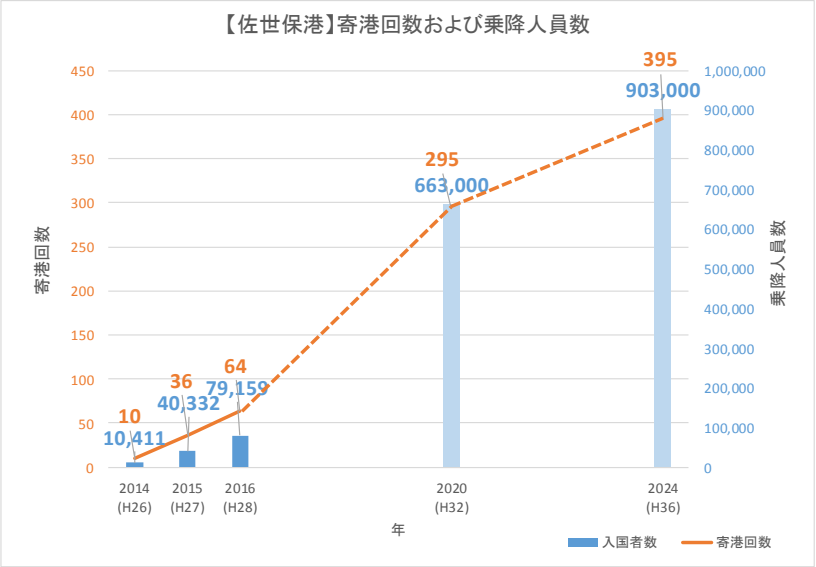


図 6_佐世保港における国際クルーズ客船の寄港回数予測

表 3_佐世保港に寄港する 7 万トン級未満のクルーズ客船

No.	客船名	トン数 (トン)	全長 (m)	喫水 (m)	乗客 定員 (人)
1	にっぽん丸	22,472	166.6	6.6	398
2	グローリーシー	24,318	180.4		1,300
3	ぱしふいっくびいなす	26,594	183.4	6.5	476
4	オーシャンドリム	35,265	204.8	7.5	1,422
5	飛鳥Ⅱ	50,142	241.0	7.8	872
6	スーパースター・アクエリアス	51,309	229.8	7.0	1,511
7	フォーレンダム	61,214	237.9	8.1	1,404
8	MSCリリカ	65,591	274.9	6.8	1,984
9	レジェンド・オブ・ザ・シーズ	69,130	264.0	7.7	1,804
10	スカイシー・ゴールデン・エラ	72,458	246.5	7.8	1,814
11	コスタ・ビクトリア	75,166	252.9	8.0	1,928
12	スーパースター・バーゴ	75,338	268.6	7.9	1,870

Carnival Corporation Group が保有するクルーズ船

表 4_佐世保港に寄港する 7 万トン級以上のクルーズ客船

No.	客船名	トン数 (トン)	全長 (m)	喫水 (m)	乗客 定員 (人)
1	コスタ・アトランチカ	85,619	292.6	8.0	2,114
2	クイーン・ビクトリア	90,049	294.0	7.9	1,997
3	クイーン・エリザベス	90,901	294.0	7.9	2,081
4	セレブリティ・ミレニアム	90,963	294.0	8.3	2,034
5	コスタ・フォーチュナ	102,587	272.2	8.2	2,716
6	コスタ・セレーナ	114,147	289.6	8.3	3,000
7	サファイア・プリンセス	115,875	290.0	8.55	2,670
8	ダイヤモンド・プリンセス	115,906	290.0	8.55	2,706
9	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	137,276	311.1	8.8	3,114
10	MSCスプレンドリダ	137,936	333.3	8.7	3,247
11	マリナー・オブ・ザ・シーズ	138,279	311.1	8.6	3,114
12	マジェスティックプリンセス	142,714	330.0	8.6	3,560
13	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	168,666	347.1	8.8	4,180
14	ノルウェー・ジャンジョイ	167,725	333.4	8.7	4,248
15	オペレーション・オブ・ザ・シーズ	167,800	348.0	8.8	4,180

3. 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

【法第 50 条の 16 第 2 項第 3 号】

3-1. 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業について

(1) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の内容

1) 国際旅客船取扱埠頭の機能の高度化に資する施設の整備等

佐世保港における国際旅客船取扱埠頭の機能の高度化に資する施設整備等を以下に示す。

表 5_佐世保港における基本的な港湾施設の配置計画

地区名	施設名	内容	備考
浦頭地区	岸壁	■対象船舶：マジスティック級（14 万総トン級） ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：国土交通省	
	泊地 航路・泊地	■対象船舶：マジスティック級（14 万総トン級） ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：国土交通省	
	駐車場	■規 模：約 20,000 m ² ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：佐世保市	■大型バス駐車場：約 125 台
	通路屋根	■規 模：一式（移動式） ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：佐世保市	
	照明施設	■規 模：一式 ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：佐世保市	
	旅客施設【計画】	■規 模：延床面積：約 5,000 m ² ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：カーニバル社	■CIQ 施設含む
	臨港交通施設	■規 模：片側 2 車線 ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：佐世保市	
三浦地区 (倉島地区)	三浦岸壁 倉島岸壁	■対象船舶：①マジスティック級（14 万総トン級） ②クアンタム級（16 万総トン級） ■整備時期：平成 29 年度 ■整備主体：佐世保市	
	泊地	■対象船舶：①マジスティック級（14 万総トン級） ②クアンタム級（16 万総トン級） ■整備時期：整備済 ■整備主体：佐世保市	
	駐車場	■規 模：約 5,000 m ² ■整備時期：整備済 ■整備主体：佐世保市	■大型バス駐車場：約 50 台
	通路屋根	■規 模：70m（移動式） ■整備時期：整備済 ■整備主体：佐世保市	
	照明施設	■規 模：19 基 ■整備時期：整備済 ■整備主体：佐世保市	
	旅客施設	■規 模：延床面積約 5,000 m ² ■整備時期：整備済 ■整備主体：佐世保市	■CIQ 施設含む
	臨港交通施設	■規 模：片側 1 車線 ■整備時期：整備済 ■整備主体：佐世保市	

2) 法第50条の18第1項又は第3項の規定に基づく官民連携国際旅客船受入促進協定の締結

港湾管理者である佐世保市とカーニバル社は、港湾法第50条の18第1項又は第3項の規定に基づき、官民連携国際旅客船受入促進協定を締結する。

協定における対象施設は、国際旅客船拠点形成港湾管理者である佐世保市が管理運営をおこなう係留施設とカーニバル社が所有する民間国際旅客船受入促進施設となる。

加えて民間国際旅客船受入促進施設を整備することにより与えられる係留施設の優先的な利用について、カーニバル社は佐世保市と協議をして決定する期日までに1年分の係留施設の利用を予約することとし、佐世保市は同期日以降に行う係留施設の利用の予約について、カーニバル社とその他のクルーズ船社を平等に取り扱う（6頁「③係留施設の優先的な利用に関する事項」参照）。

よって、民間国際旅客船受入促進施設についても、一般公衆に対して供用される施設として取り扱うものとする。

3) 1)、2) 以外のソフト系施策

上記1) および2) に記載した以外のソフト系施策として、国際旅客船取扱埠頭に地元企業の進出を促す方策を今後検討していく。

(2) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の実施体制

佐世保港における公共施設の整備方針について、三浦地区と浦頭地区に項目を分けて記載する。

1) 三浦地区

三浦地区では、前述のとおり、近年、日本に寄港している国際旅客船の大型化に対応するための基盤整備事業に2016年（平成28年）から着手しており、旅客施設や臨港道路の基本施設も既に整備を完了していることから、2018年（平成30年）に全体延長370mの岸壁として供用を開始する予定にしている。



図 7_三浦地区配置計画図

2) 浦頭地区

浦頭地区は、既存の物流機能に支障が及ばない区域に国際クルーズ船を受け入れるための新たな施設を整備する。

施設整備における主な役割分担は、係留施設や水域施設を国土交通省が整備し、陸域の臨港道路や駐車場などの基本施設と照明施設など国際旅客船の拠点形成に必要な付帯施設を佐世保市が整備する。そして、カーニバル社が整備する旅客施設を地元物産品の販売等も含めた地域活性化に資する官民連携の国際旅客船の拠点としていく。



図 8_浦頭地区配置計画図

(3) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の効果

佐世保港では2020年（平成32年）の国際旅客船の寄港需要予測を295回としているが、三浦地区の岸壁の一部が海上自衛隊と共同で使用するため、寄港需要に応えることが難しい状況にある。そこで、浦頭地区に国際旅客船拠点形成港湾としての寄港需要に対応した受入環境を整備する。この国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業による効果は、国土交通省が費用便益分析により算定している。

まず、浦頭地区に新たな国際旅客船取扱埠頭を整備することにより、外国人一時上陸者数が145,800人増加し、1人あたりの観光消費額を20,000円とした場合の単年度の国際観光純収入増加便益は29.2億円となる。その増加便益を分析対象期間に享受した場合の便益と施設の残存価値を現在価値化した便益は557.3億円になる。また、新たな国際旅客船取扱埠頭に要する費用は、初期投資と管理運営費を便益の算定と同様に現在価値化した結果、66.4億円となる。この結果、費用便益比は8.4とされる。

表 6_事業効果算定（事業概要）（国土交通省による算定）

項目	内容
1	事業期間 平成 29 年度～平成 31 年度
2	事業費 65 億円

表 7_事業効果算定（便益および費用）（国土交通省による算定）

項目	(便益)単年度便益 (費用)単純合計	評価期間内 便益・費用（億円）
便益 (B)	外航クルーズ船の入港による 国際観光純収入の増加便益	29.2 億円
	残存価値	3.1 億円
	小計	557.3 億円
費用 (C)	事業費・再投資費	60.2 億円
	管理運営費等	33.6 億円
	小計	93.8 億円

表 8_事業効果算定（結果）（国土交通省による算定）

費用便益比 (B/C)	8.4
純現在価値 (B-C)	491 億円
経済的內部収益率 (EIRR)	38.1%

※評価期間
(供用開始から 50 年)

また、定性的な効果として、下記の事項の効果が見込まれる。

- ・クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者数の増加により、地域の観光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。
- ・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。
- ・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) 法 50 条の 16 第 3 項に掲げる許可等に関する事項

1) 法第 2 条第 6 項による認定を要する施設に関する事項

なし

2) 法第 3 7 条第 1 項の許可を要する行為に関する事項

なし

3) 法第 3 8 条の 2 第 1 項又は第 4 項の規定による届出を要する行為に関する事項

カーニバル社が浦頭地区の臨港地区内に旅客施設（延床面積約 5, 0 0 0 m²）を建設する場合の港湾管理者への届出があったものとみなす。

4) 法第 5 5 条の 7 第 1 項の国の貸付けに係る国際旅客船港湾管理者の貸付けを受けて行う同条第 2 項に規定する特定用途港湾施設の建設又は改良に関する事項

なし

3-2. その他事業について

浦頭地区における臨港道路は、長崎県西部を南北に縦断する国道 2 0 2 号と接しているが、その国道 2 0 2 号線は片側 1 車線で縦断勾配も大きく、臨港道路に右折するための区間も短いことから、供用を開始した際に一般の通行車両に支障を及ぼすことが考えられる。そこで、右折帯の延伸および信号の設置等を含め、管理者である長崎県および関係者と道路交通対策について協議を進める。

4. 国際旅客船拠点形成計画の実施に関し当該国際旅客船港湾管理者が必要と認める事項【法第 50 条の 16 第 2 項第 4 号】

佐世保港ではクルーズ船を誘致するため、多額の費用を投じて港湾施設の整備やポートセールスを実施しているが、現状、佐世保港を訪れている国際旅客船の乗船客が、市外の観光施設や商業施設に行っており、また、中心市街地を訪れても大型バスの待機場が無い状況を踏まえ、これら諸問題の解決に向けた取り組みに着手する。

具体的には、受入態勢やクルーズ観光客の市内周遊性の向上、市内消費誘導に向けた戦略の策定および各種事業の推進を図るための庁内推進会議を 2 0 1 7 年（平成 2 9 年）2 月に設置し、国土交通省から採択を受けた先導的官民連携支援事業のなかで検討を進めていく。

5. その他

現在、浦頭地区および三浦地区は臨港地区内に含まれており、構築物等の規制をおこなう分区は両地区とも商港区となっている。商港区は認められる構築物の範囲が広く、現時点において構築物の規制に支障は生じていないが、観光客の利便性を向上させる施設や飲食店など都市的機能の設置も考慮したうえで、新たに設置されたクルーズ港区の指定を検討する。