

別府港 石垣地区
旅客対応ターミナル整備事業

平成 20 年 10 月 8 日
国土交通省 九州地方整備局

目 次

1. 事業の概要	
1)別府港の概要	港湾-3-1
2)別府港石垣地区 旅客対応ターミナル整備事業の概要	港湾-3-2
2. 事業の必要性	
1)前回評価時からの変化	港湾-3-3
2)事業を巡る社会情勢	港湾-3-4
3)事業の投資効果(費用対効果分析)	港湾-3-9
4)事業の進捗状況	港湾-3-11
3. 事業の進捗の見込み	
1)今後の事業の見通し	港湾-3-11
2)地域の協力体制および要望	港湾-3-11
4. コスト縮減や代替案等の可能性	
1)コスト縮減の対応	港湾-3-11
2)代替案等の可能性	港湾-3-11
5. 対応方針(原案)	港湾-3-11
[参考資料]	
・費用対効果分析根拠	港湾-3-12
・アンケート調査について	港湾-3-17

1. 事業の概要

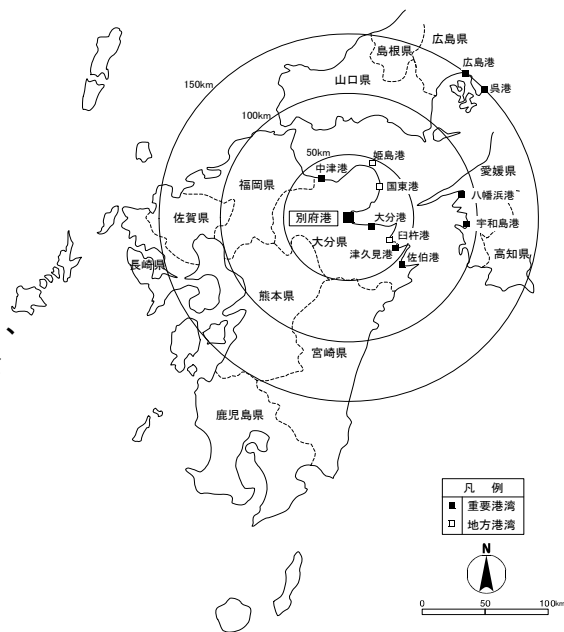
1) 別府港の概要

別府港は、瀬戸内海西部、別府湾の湾奥に位置し、往時より阪神・四国・中国地方との航路が開設され、内海交通の要衝として繁栄してきた風光明媚な港であり、昭和26年9月に重要港湾に指定された。

本港の背後には、人口123千人を有する別府市があり、温泉を中心とした恵まれた観光資源により、我が国を代表する国際・国内観光地として古くから繁栄してきた。

平成19年度には、乗降人員59万人、取扱貨物量951万トンとなっている。

国際観光温泉文化都市「別府」の認知度とその背後地域の豊富な観光資源により、大型クルーズ客船の寄港地としての需要があることから、『別府港・石垣地区』に、旅客船埠頭及びそれと一体的に機能する港湾緑地の整備を進めているところである。



《別府港位置図》



《別府国際観光港全景》

2)別府港石垣地区 旅客対応ターミナル整備事業の概要

①事業の概要

『別府港・石垣地区』では、別府港背後地域の豊富な観光資源を有しており、大型クルーズ客船の寄港需要があるものの、海の玄関口としての魅力に乏しく、背後地域の観光ポテンシャルを活かせない状況にある。

そのため本事業は、大型クルーズ客船の寄港需要へ対応し、国際競争力の強化を図ることを目的とし、平成元年の港湾計画改訂により位置付けられ、平成4年より整備に着手、また平成10年には港湾計画を一部変更し耐震岸壁としても位置付け、震災時における救援物資の緊急輸送にも対応できるよう整備を進めている。

また、旅客船埠頭と一体的に機能する港湾緑地の整備も進め、「観光・交流促進のための国際観光港としての海の玄関口」の形成に向け地域と一体となったみなとづくりを目指しているところであり、平成20年度末での進捗率は全体事業費ベースで70%、平成25年度の完成を目標としている。

②対象施設の規模

施設等		規模
旅客船埠頭	係留施設 <耐震強化岸壁>	・バース数:1バース ・対象船舶:30,000GT(不定期旅客船) ・岸壁水深:-10m ・岸壁延長280m
	埠頭用地	1.9ha(係留施設含む)
	臨港道路	石垣埠頭線:0.6ha 6.5m×460m 橋梁:12.3m×74.9m
	水域施設	泊地:3.8ha 水深-10m
	外郭施設	防波堤:500m
	交流拠点用地	2.0ha
港湾緑地	緑地	1.0ha

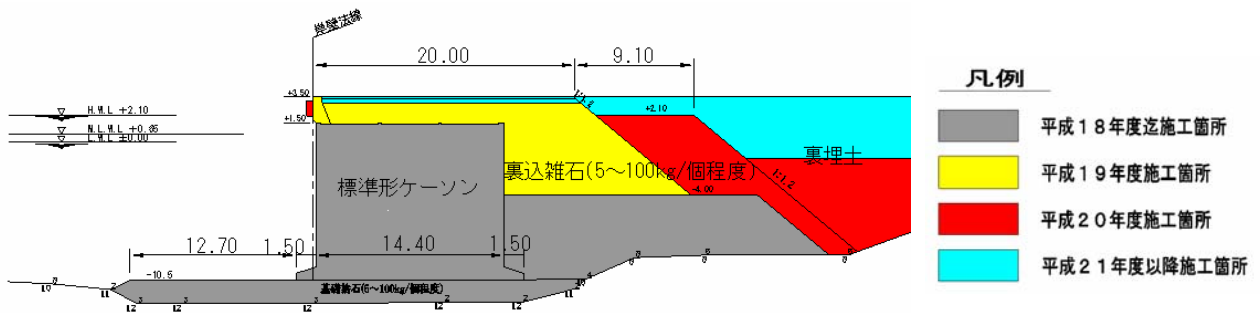
③施設の状況



《対象プロジェクト実施位置(は中心的施設)》



《整備イメージ図》



《係留施設の標準断面及び整備状況》

2. 事業の必要性

1) 前回評価時からの変化

前回評価時(平成15年)から、事業費、供用目標に変更はない。

項目	前回評価時 (H15)	今回評価時 (H20)	
事業費	約81億円	約81億円	変化無し
供用目標	平成25年供用	平成25年供用	変化無し

2) 事業を巡る社会情勢

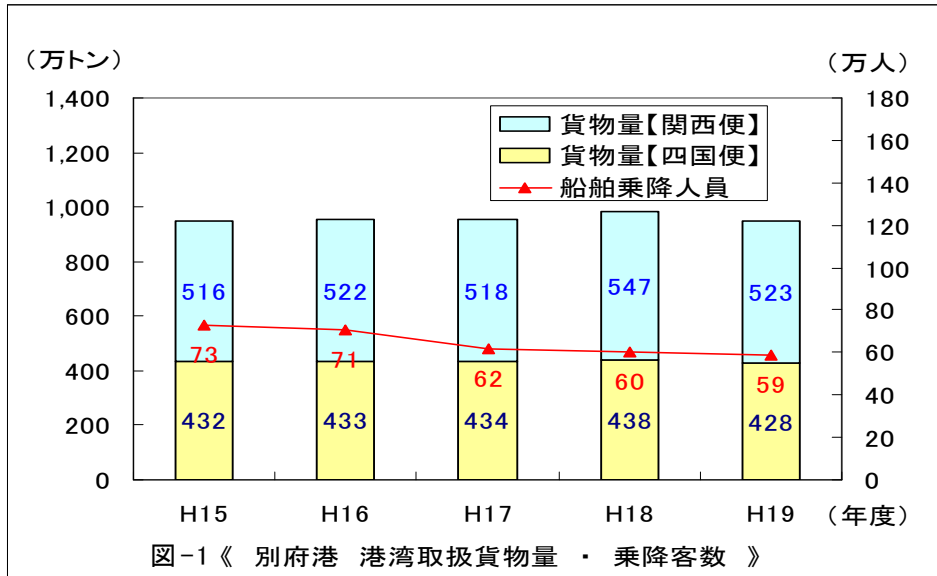
① 地域の概況

■ 別府港の取扱貨物量・乗降客数について

国際観光温泉文化都市「別府」の海の玄関口として、関西および四国を結ぶフェリー航路があり、港湾取扱貨物量は約 1,000 万トンで推移している。

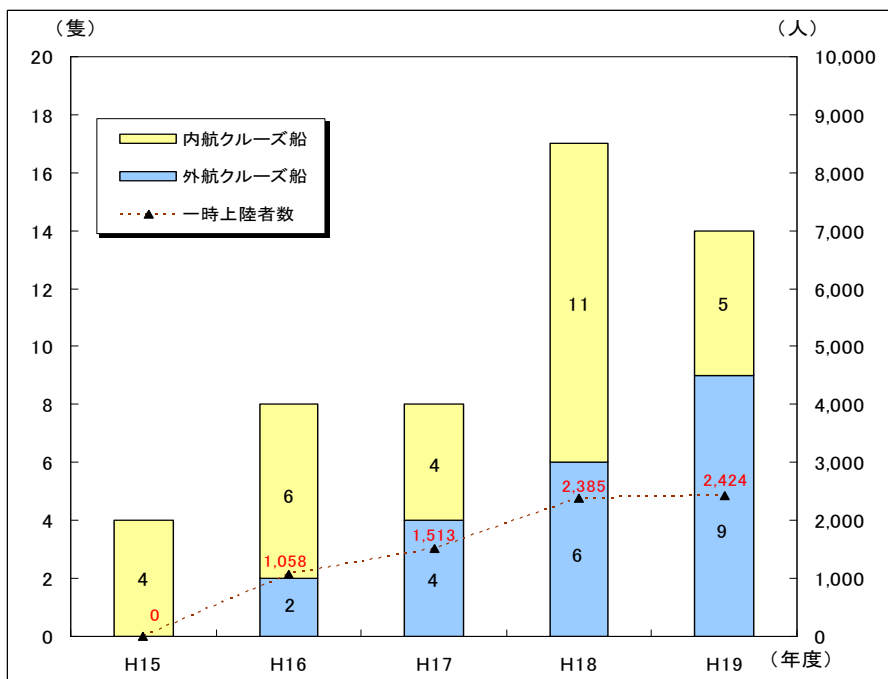
乗降客数については、別府～松山、別府～広島間に定期就航していた高速船が平成 17 年 2 月から運航休止となったものの、年間 60 万人程度で推移している。

貨物、乗降客数ともに大きな変化はない状況である。



■ 別府湾(別府港・大分港)の旅客船寄港実績について

別府湾への旅客船寄港実績は、平成15年は年間4隻程度にとどまっていたものの、この5年間で着実に実績を積み上げており、前回評価時よりも増加傾向にある。

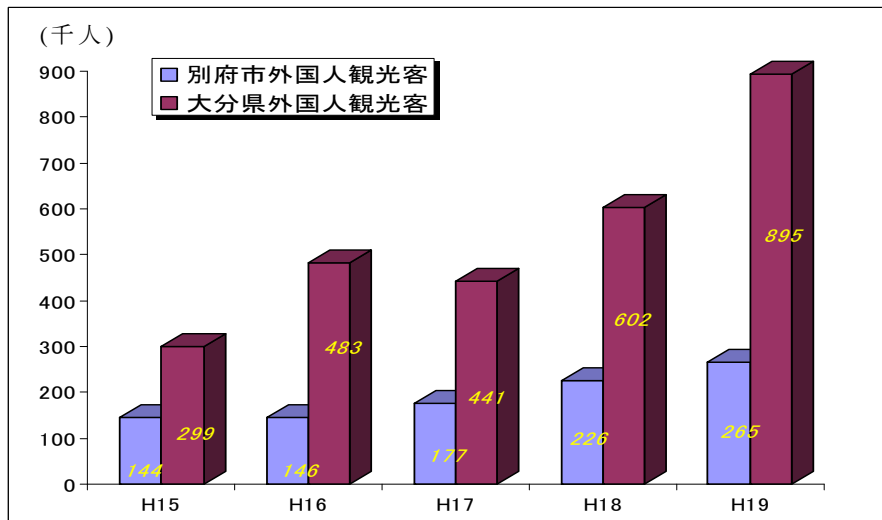


■観光客数の推移について

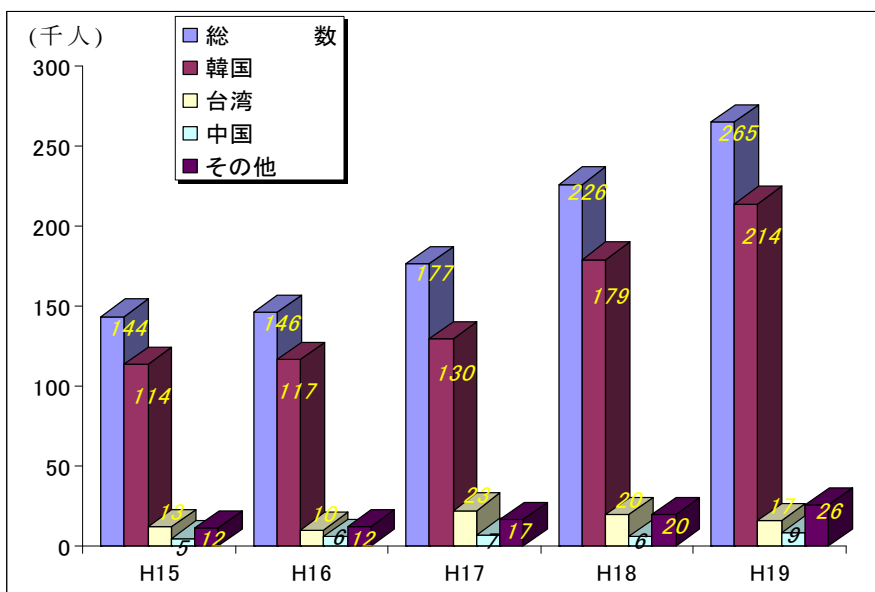
大分県全体における観光客数は、平成 18 年度実績で 54,753 千人であり、そのうちの約 70%にあたる 38,350 千人が県外客である。別府市においても、県外観光客数は 9,440 千人であり、大分県を訪れる県外の観光客の約 25%が別府市を訪れていることになる。

大分県全体および別府市における過去 5 ヶ年の外国人観光客は増加傾向にあり（特に韓国からの観光客）、前回評価を行った時点と比較すると右肩上がりの伸びになっている。

このように、外国人旅行者の増大に伴い、平成 17 年度より毎年着実に寄港回数を増やしている米国の船舶会社（クルーズウェスト社）は、近年瀬戸内海を中心とした日本クルーズを展開しており、今後も別府港へのクルーズを増やす方針であり、今後も確実な需要が見込まれる。



図—3 大分県、別府市の外国人観光客数推移

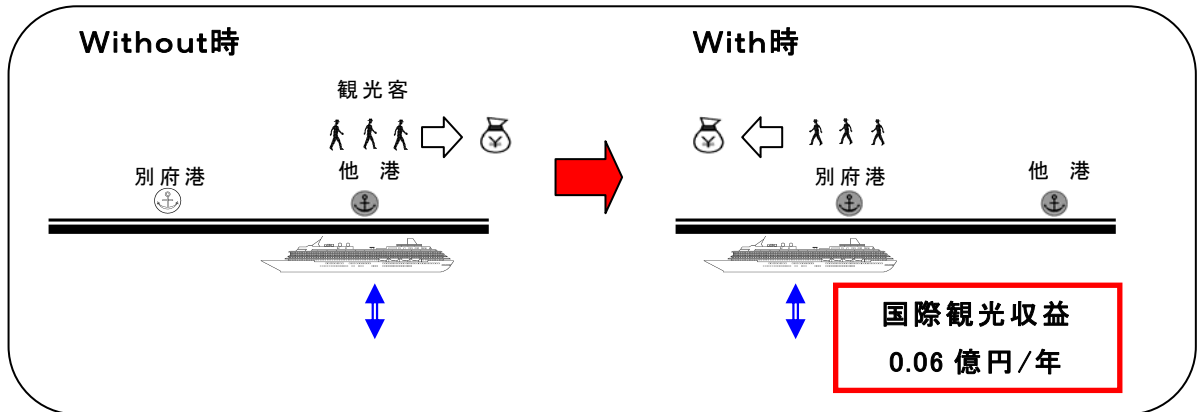


図—4 別府市の外国人観光客及びアジア地域観光客推移

②事業の効果

効果1: 国際観光収益の増加

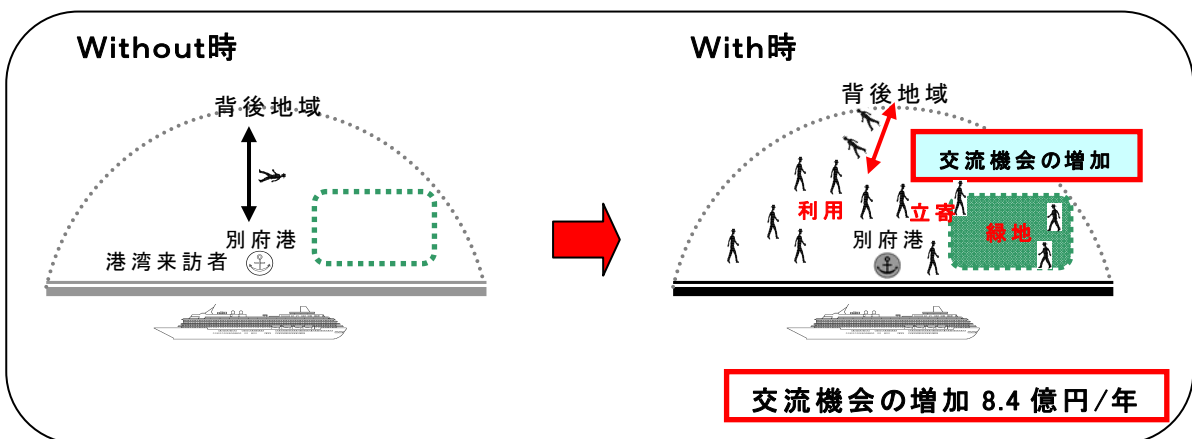
当該ターミナルの整備によって、外航クルーズ船が寄港することが可能となり、旅客船乗船者の別府港での一時上陸者（日本国内に居住していない外国人乗船者に限る）が地域の観光ツアーへの参加や物品購入を行うことにより、観光産業の収益が増加する。



効果2: 港湾来訪者の交流機会の増加

当該ターミナルの整備によって、旅客船寄港時に見学者が来訪したり、海とのふれあいのために来訪する等の港湾来訪者による交流機会が増加する。

前回評価時と比べ、別府湾に寄港する旅客船や観光客数が増加していることから、最新の情報をもとに評価するため、新たにTCMアンケートを実施して交流機会の増加による効果を計測した。



効果3：緊急物資輸送コスト削減（耐震便益）

当該ターミナルにおいて、耐震強化岸壁が整備されていなければ、震災時に「海上負担分」の緊急物資をヘリコプター等により代替輸送しなければならないが、耐震強化岸壁が整備されていると、別府港直背後圏住民に対して低コストで緊急物資輸送が可能となるため、輸送コストの増大を回避できる。

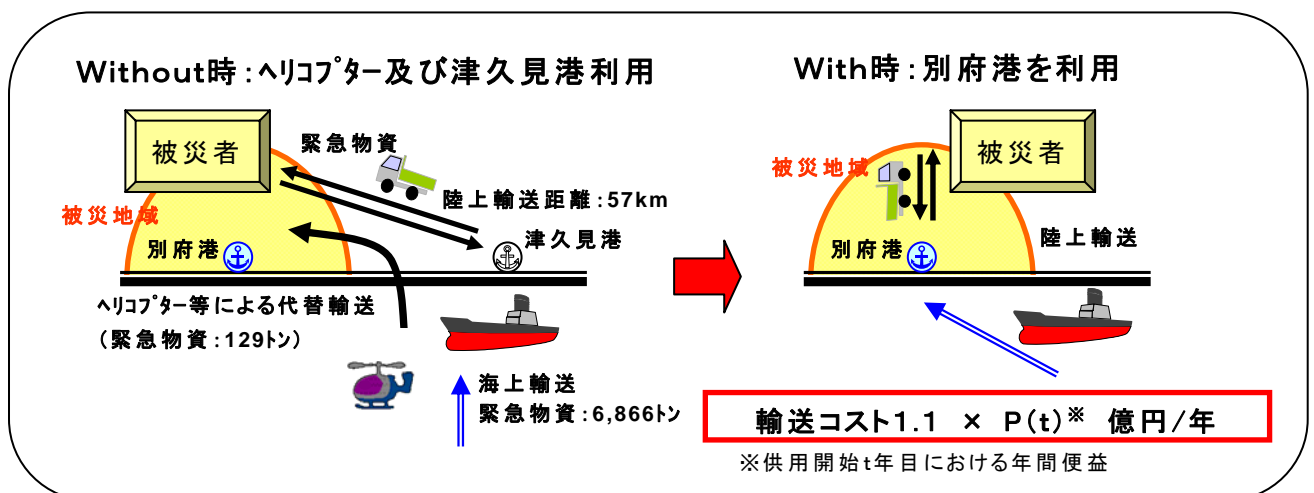
耐震強化岸壁が効果（便益）を発生するのは、レベル1地震動より大きく、レベル2地震動以下の大規模地震が発生した場合である。（レベル1地震動以下の際には、通常岸壁においても被害は発生せず、レベル2地震動より大きな地震の際には、耐震強化岸壁といえども機能を確保できるとは限らない。）

そのため、この効果にレベル1地震動より大きくレベル2地震動以下の大規模地震が発生する確率を乗じることによって効果を算出する。

地震発生確率は今回レベル1地震動の再現期間は75年、レベル2地震動の再現期間は500年として設定し、 $P(t) = (1/75 - 1/500) \times (1 - 1/75)^{t-1}$ とする。

地震の発生確率について

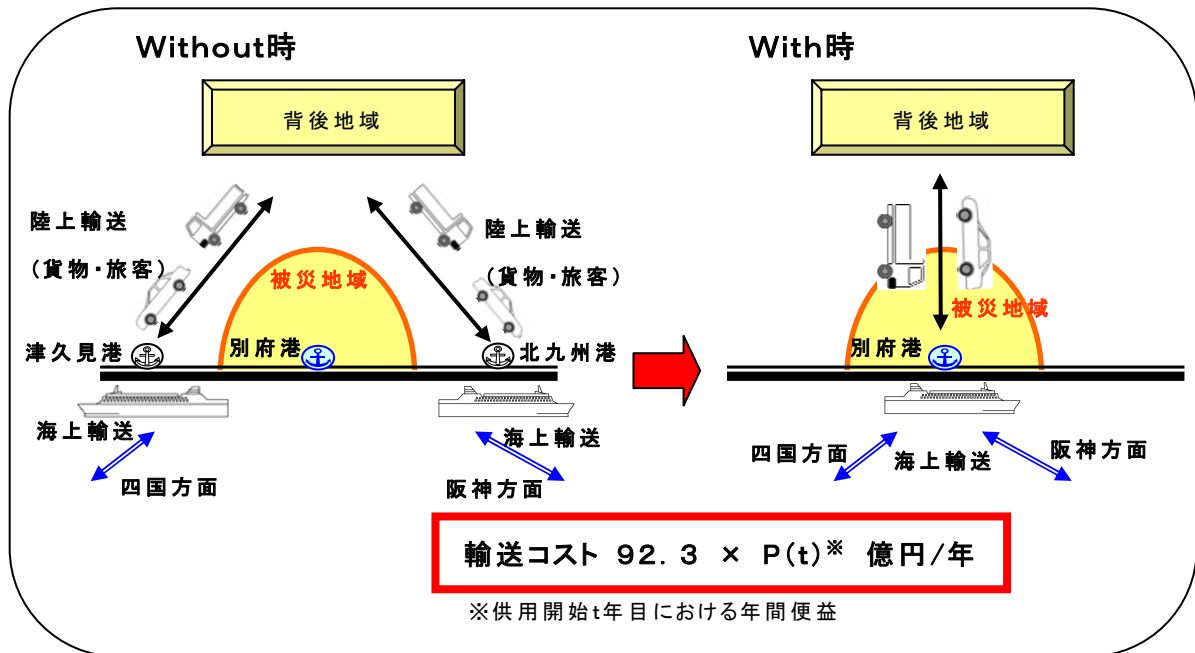
①	レベル1地震動の再現確率（年）	75	
②	レベル2地震動の再現確率（年）	500	
③	供用開始 t-1 年目までにレベル2未満の地震の発生しない確率	$(1 - 1/75)^{t-1}$	
④	1年間にレベル1以上レベル2以下の地震の発生する確率	$(1/75 - 1/500)$	
供用開始 t 年目に、レベル1以上レベル2以下の地震の発生する確率 （＝供用開始 t-1 年目まで地震が発生せず、供用 t 年目に、レベル1以上レベル2以下の地震の発生する確率）		$(1/75 - 1/500) \cdot (1 - 1/75)^{t-1}$	③ × ④



効果4: 一般貨物輸送コスト削減(耐震便益)

当該ターミナルを耐震強化しなければ、震災後、別府港の大宗貨物であるフェリーの貨客が、岸壁が復旧されるまでの約2年間、近傍の津久見港、北九州港を利用せざるを得ないため、この輸送コストの増大が回避できる。

この効果も効果3と同じであり、レベル1地震動より大きく、レベル2地震動以下の大規模地震が発生した際に発現するため、地震発生確率を乗じることによって効果を算出する。



効果5: 施設被害の回避(耐震便益)

耐震強化岸壁の整備に伴い、震災時は岸壁の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。

この効果も効果3、4と同じであり、レベル1地震動より大きく、レベル2地震動以下の大規模地震が発生した際に発現するため、地震発生確率を乗じることによって効果を算出する。

耐震強化による岸壁復旧費の節減額

施設被害の回避 $21.4 \times P(t)$ 億円/年

※供用開始t年目における年間便益

3)事業の投資効果(費用便益分析)

①便益(B)

全体事業の場合

便益項目	年間便益 (現在価値化前)	便益 (現在価値化前)	便益 (現在価値化後)
国際観光収益の増加	0.06 億円	3.0 億円	1.2 億円
交流機会の増加	8.4 億円	414 億円	167 億円
緊急物資輸送コスト削減 (耐震便益)	$1.1 \times P(t)^{\ast 1}$ 億円	$0.5^{\ast 2}$ 億円	$0.2^{\ast 2}$ 億円
一般貨物輸送コスト削減 (耐震便益)	$92.3 \times P(t)^{\ast 1}$ 億円	$38.3^{\ast 2}$ 億円	$17.8^{\ast 2}$ 億円
施設被害の回避 (耐震便益)	$21.4 \times P(t)^{\ast 1}$ 億円	$8.9^{\ast 2}$ 億円	$4.1^{\ast 2}$ 億円
残存価値	—	47 億円	6.3 億円
総便益	—	512 億円	196 億円

※1. 供用開始t年目における年間便益

※2. 供用期間である50年間の単年度便益の総和。

※ 端数処理のため各値の計と合計値は一致しない。

残事業の場合

便益項目	年間便益 (現在価値化前)	便益 (現在価値化前)	便益 (現在価値化後)
国際観光収益の増加	0.06 億円	3.0 億円	1.2 億円
交流機会の増加	8.4 億円	414 億円	167 億円
緊急物資輸送コスト削減 (耐震便益)	$1.1 \times P(t)^{\ast 1}$ 億円	$0.5^{\ast 2}$ 億円	$0.2^{\ast 2}$ 億円
一般貨物輸送コスト削減 (耐震便益)	$92.3 \times P(t)^{\ast 1}$ 億円	$38.3^{\ast 2}$ 億円	$17.8^{\ast 2}$ 億円
施設被害の回避 (耐震便益)	$21.4 \times P(t)^{\ast 1}$ 億円	$8.9^{\ast 2}$ 億円	$4.1^{\ast 2}$ 億円
残存価値	—	47 億円	6.3 億円
総便益	—	512 億円	196 億円

※1. 供用開始t年目における年間便益

※2. 供用期間である50年間の単年度便益の総和。

※ 端数処理のため各値の計と合計値は一致しない。

②費用(C)

全体事業の場合

項目	費用 (現在価値前)	費用 (現在価値後)
投資費用	78億円	85億円
管理運営費	10億円	4億円
総費用	88億円	89億円

残事業の場合

項目	費用 (現在価値前)	費用 (現在価値後)
投資費用	23億円	21億円
管理運営費	10億円	4億円
総費用	33億円	25億円

③評価指標の算定結果

全体事業の場合

費用便益比(CBR)	2.2
------------	-----

残事業の場合

費用便益比(CBR)	7.8
------------	-----

4)事業の進捗状況

①事業の経緯

- ・平成元年11月 港湾審議会第129回計画部会において計画承認
- ・平成4年 岸壁(-10m)の調査に着手
- ・平成10年3月 港湾審議会第165回計画部会において一部変更(耐震化)
- ・平成10年12月 石垣地区岸壁(-10m)埋立許可
- ・平成12年 岸壁(-10m)の工事に着手

②事業の進捗状況

全体事業費	H20d迄実施額	進捗率(%)
81億円	57億円	70

3. 事業の進捗の見込み

1) 今後の事業の見通し

事業の進捗率は、事業費ベースで70%となっており、地元からの大きな期待と強い整備要請があることから、今後も整備を促進していく。

2) 地域の協力体制および要望

別府市をはじめ、観光客船誘致企業からも整備促進の要請がある。

早期供用の要望 平成20年7月	大分県国際観光船誘致促進協議会
--------------------	-----------------

4. コスト縮減や代替案等の可能性

1) コスト縮減の対応

本プロジェクトにて発生する浚渫土砂を近隣の埋立造成地へ有効利用しコスト縮減を図っている。今後も施工にあたっては積極的なコスト縮減に取り組む。

2) 代替案等の可能性

当該地域の特性、旅客船寄港への要請と実績、環境への影響など様々な観点から総合的に検討をした上で計画を定めており、検討の余地はないものと考えられる。

5. 対応方針(原案)

【 事業継続 】

別府港(石垣地区)旅客対応ターミナルは、国際観光収益及び来訪者の交流機会の増加の効果が期待でき、国際観光温泉文化都市「別府」と、その背後地域にとって必要不可欠な旅客船ターミナルである。

本事業の推進にあたっては、別府市や別府商工会議所、観光客船誘致企業などから、強い整備促進の要請がなされている。

また、震災時の緊急物資輸送など地域の安全・安心の確保にも重要な役割を担う施設である。

このため、引き続き事業を継続することとしたい。

参 考 資 料

費用対効果分析根拠

1. 費用対効果分析の考え方

費用対効果分析は、

- ・「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」平成16年6月(国土交通省港湾局)
 - ・「港湾投資の評価に関する解説書2004」平成16年10月((財)港湾空港高度化センター)
- に従い、旅客対応ターミナルの整備に要する総費用とそれによってもたらされる総便益を比較する費用便益比分析、及び貨幣換算しない定量的効果あるいは定性的効果の分析により行う。

1) 費用便益分析

① 基本的な考え方

- ・費用便益比

$$\text{費用便益比 (CBR)} = \frac{\sum_{t=1}^T B_t / (1+i)^t}{\sum_{t=1}^T C_t / (1+i)^t}$$

- ・現在価値

$$\text{現在価値 (NPV)} = \sum_{t=1}^T \{B_t / (1+i)^t - C_t / (1+i)^t\}$$

- ・経済的内部収益比率

$$\text{経済的内部収益比率 (EIRR) とは } \sum_{t=1}^T \{(B_t - C_t) / (1+i_0)^t\} = 0 \text{ を満たす } i_0$$

ここで、 B_t : t 年次における便益 C_t : t 年次における費用

T: 計算期間 i: 社会的割引利率 i_0 : 内部収益率

- ・費用及び効果の各項目は、社会的割引率 4.0%で現在価値化したものを総計する。
- ・評価対象期間は原則として 50 年とする。

② 総便益の内容

- ・総便益

$$\text{総便益 (B)} = \text{国際観光便益} + \text{交流便益} + \text{耐震便益} + \text{残存価値}$$

③ 総費用

- ・総費用

$$\text{総費用 (C)} = \text{初期投資費用} + \text{管理運営費}$$

- ・初期投資費用は、平成元年から平成 25 年までの事業費を計上する。

2) 貨幣換算しない効果の分析



旅客船停泊状況

- ・大型旅客船ターミナル整備に伴うクルージング機会の増加
- ・震災による住民の被害の軽減
- ・震災時における住民の不安の軽減
- ・震災後の復旧・復興の支援
- ・緑地整備に伴う地球温暖化の軽減
- ・供用 50 年間の排出ガスの削減 (CO₂: 1,225 トン/年, NO_x: 15.8 トン/年)

2. 総費用の算定

初期投資費用については、実績及び事業計画に基づいた年度別事業費を計上した。なお、全体事業の総費用は表-1、残事業の総費用は表-2 のとおりである。

表-1 全体事業の総費用算定結果（現在価値化後）

費用対象施設	投資費用	管理運営費	総費用
岸壁(-10m)、泊地(-10m)、緑地、埠頭用地、臨港道路、防波堤、交流拠点用地	85 億円	4 億円	89 億円

表-2 残事業の総費用算定結果（現在価値化後）

費用対象施設	投資費用	管理運営費	総費用
岸壁(-10m)、泊地(-10m)、緑地、埠頭用地、臨港道路、防波堤、交流拠点用地	21 億円	4 億円	25 億円

3. 総便益の算定

○旅客対応ターミナルが整備されることにより、発生する便益を項目別に整理した。全体事業の総便益は表-3 のとおりである。なお、残事業の総便益は事業全体と同様である。

表-3 全体事業および残事業の便益

便益項目	年間便益 (現在価値化前)	便 益 (現在価値化前)	便 益 (現在価値化後)
国際観光収益の増加	0.06 億円	3.0 億円	1.2 億円
交流機会の増加	8.4 億円	414 億円	167 億円
緊急物資輸送コスト削減 (耐震便益)	$1.1 \times P(t)^{\ast 1}$ 億円	$0.5^{\ast 2}$ 億円	$0.2^{\ast 2}$ 億円
一般貨物輸送コスト削減 (耐震便益)	$92.3 \times P(t)^{\ast 1}$ 億円	$38.3^{\ast 2}$ 億円	$17.8^{\ast 2}$ 億円
施設被害の回避 (耐震便益)	$21.4 \times P(t)^{\ast 1}$ 億円	$8.9^{\ast 2}$ 億円	$4.1^{\ast 2}$ 億円
残存価値	—	47 億円	6.3 億円
総便益	—	512 億円	196 億円

※1. 耐震便益については大規模地震が発生した場合に発現するため、年間便益は供用開始後t年目における地震発生確率 $P(t) = (1/75 - 1/500) \times (74/75)^{t-1}$ を乗じた値

※2. 供用期間である50年間の単年度便益の総和。

※ 端数処理のため各値の計と合計値は一致しない。

○残存価値

今回造成する土地は、供用期間（50年）の終了後も価値が存在することが見込まれるため、用地の価値を供用期間終了後に計上する。

表-4 残存価値

施設名	現在市場価値	基準年（H20）における 現在価値
ふ頭用地	47億円	6.3億円

・対象面積：4.9ha

・土地単価：95,500円/㎡（平成20年地価公示価格：別府市船小路町1-32）

4. 費用対効果分析の結果

1) 全体事業の費用便益分析の結果

旅客対応ターミナルの整備による全体事業の費用便益分析結果は表-5のとおりである。

表-5 全体事業の費用便益分析結果（現在価値化後）

対象施設	総便益 (B)	総費用 (C)	費用便益比 (B/C)	純現在価値 (NPV)	経済的 内部 収益率 (EIRR)
旅客対応ターミナル	196億円	89億円	2.2	107億円	7.9%

注：便益、費用は割引後の数値である。

2) 残事業の費用便益分析の結果

旅客対応ターミナルの整備による残事業の費用便益分析結果は表-6のとおりである。

表-6 残事業の費用便益分析結果（現在価値化後）

対象施設	総便益 (B)	総費用 (C)	費用便益比 (B/C)	純現在価値 (NPV)	経済的 内部 収益率 (EIRR)
旅客対応ターミナル	196億円	25億円	7.8	171億円	53%

3) 貨幣に換算しない定量的効果及び定性的効果

① 定量的効果

・供用50年間の排出ガスの削減（CO₂:1,225トン/年，NO_x:15.8トン/年）

② 定性的効果

- ・大型旅客船ターミナル整備に伴うクルージング機会の増加
- ・震災による住民の被害の軽減
- ・震災時における住民の不安の軽減
- ・震災後の復旧・復興の支援
- ・緑地整備に伴う地球温暖化の軽減

5. 要因別感度分析

社会経済条件の変化等を想定し、要因別感度分析を行った。

表-7 感度分析において変動させる要因

変動要因	変動幅
需 要	基本ケースの±10%
建 設 費	基本ケースの±10%
建設期間	基本ケースの±10%(年単位で四捨五入)

表-8 全体事業の費用対効果分析結果【要因別感度分析】

	(基本ケース) 事業全体の 投資効率性	変動要因					
		需 要		建 設 費		建 設 期 間	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%
総便益 (億円)	196.2	215.1	177.2	196.2	196.2	188.6	204.0
総費用 (億円)	88.9	88.9	88.9	97.3	80.4	88.2	89.6
建設費 (億円)	84.7	84.7	84.7	93.2	76.3	84.2	85.3
管理運営費 (億円)	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.0	4.3
整備完了年	2013年	2013年	2013年	2013年	2013年	2014年	2012年
B/C	2.2	2.4	2.0	2.0	2.4	2.1	2.3
NPV (億円)	107	126	88	99	116	100	114
EIRR (%)	7.9%	8.5%	7.3%	7.4%	8.6%	7.6%	8.3%

表-9 残事業の費用対効果分析結果【要因別感度分析】

	(基本ケース) 残事業の 投資効率性	変動要因					
		需 要		建 設 費		建 設 期 間	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%
総便益 (億円)	196.2	215.1	177.2	196.2	196.2	188.6	204.0
総費用 (億円)	25.0	36.3	36.3	39.6	33.1	35.6	37.0
建設費 (億円)	20.9	32.2	32.2	35.4	29.0	31.7	32.7
管理運営費 (億円)	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.0	4.3
整備完了年	2013年	2013年	2013年	2013年	2013年	2014年	2012年
B/C	7.8	5.9	4.9	5.0	5.9	5.3	5.5
NPV (億円)	171	179	141	157	163	153	167
EIRR (%)	52.7%	27.0%	22.6%	22.8%	27.1%	22.0%	28.8%

アンケート調査について

1. 交流機会の増加に対する便益の考え方

1) 便益分析の概要

当該ターミナルの整備によって、旅客船寄港時に見学者が来訪したり、海とのふれあいの為に来訪する等の港湾来訪者の交流機会の増加効果に対する便益を計測する。

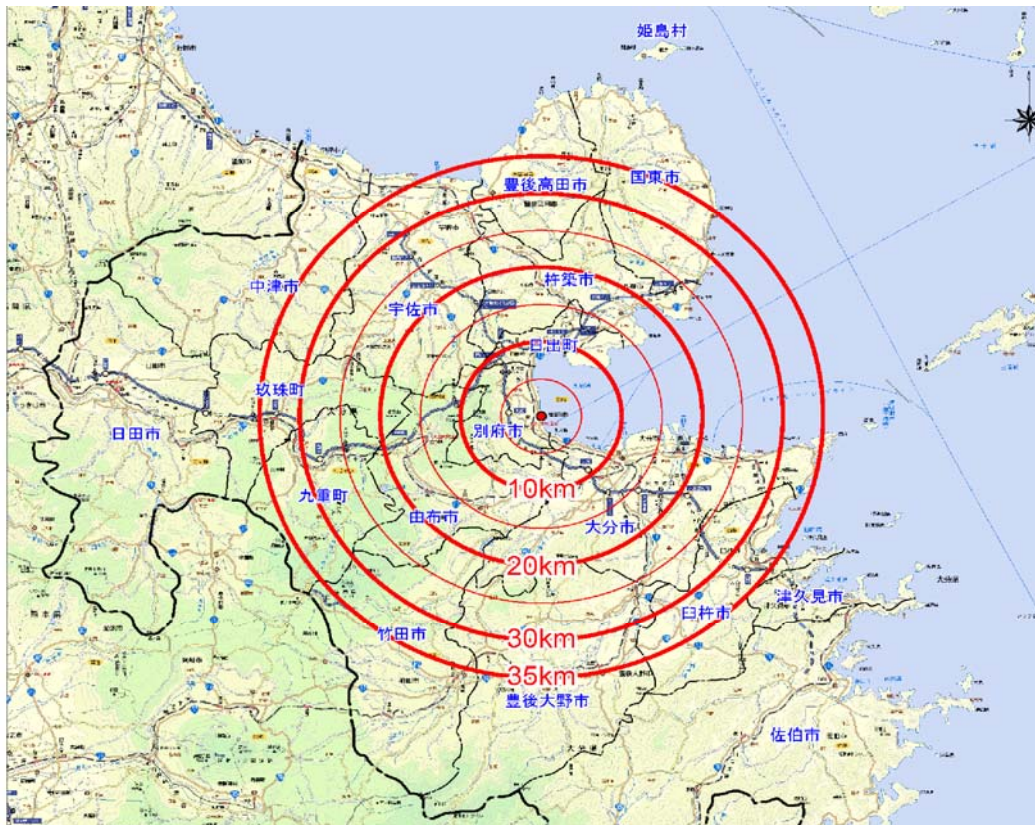
計測対象の便益	交流機会の増加
対象地区	別府港別府市上人ヶ浜
便益対象者	背後地域住民
便益対象範囲の設定	当該施設から概ね 35km 及び 1 時間圏内 7 市 2 町
便益計測手法	旅行費用法 (TCM) によるアンケート調査
アンケート項目	① 利用状況について ・利用可能性の有無・利用頻度・利用目的 ・平均滞在時間・当該施設が主目的か従目的 ② 交通手段について ・交通手段 (自家用車・バス・徒歩等) ③ 回答者の属性について ・性別・年齢・職業・居住地・世帯構成

2) 便益対象範囲

便益受益範囲 (需要) を当該施設背後圏 (概ね 35km 及び 1 時間圏内) の地域住民とした。対象市町村は、大分市・別府市・豊後高田市・杵築市・宇佐市・由布市・国東市・日出町・九重町の 7 市 2 町となる。

市町村名	人口	人口割合	アンケート回答数	摘要
大分市	462,268	57%	169	
別府市	122,599	15%	48	
豊後高田市	25,635	3%	6	
杵築市	33,701	4%	12	
宇佐市	62,792	8%	20	
由布市	36,640	4%	13	
国東市	34,726	4%	11	
日出町	28,033	3%	9	
九重町	11,545	1%	5	
合計	817,939	100%	293	

※ 人口は、平成18年の住民基本台帳を参照



3) 便益の計測手法

便益の算定は、旅行費用法(TCM)によるアンケートを実施し、その結果をもとに旅行費用法(交通費だけではなく、一般化費用を含む)とレクリエーションサイトへの訪問頻度に関するデータを用いて、訪問関数を推定し、消費者余剰を計測する。

(TCMの考え方は、ある特定のレクリエーションサイトに移動するために人々が費やす旅行費用は、このレクリエーションサイトに対する人々の支払意志額を反映しているものと仮定)

4) 計測結果

- ・港湾来訪者：185,502人/年
 - ・消費者余剰： 4,550円/人・回
 - ・交流便益＝港湾来訪者×消費者余剰
- 185,502人/年×4,550円/人・回＝8.44億円/年

別府港・石垣地区における旅客船埠頭・緑地整備に対する アンケートのお願い

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

国土交通省九州地方整備局別府港湾・空港整備事務所では、今後の港湾環境政策の参考とするため、別府港周辺にお住まいの方やお勤めの方を対象に、別府港石垣地区で整備を進めている『旅客船埠頭及び港湾緑地』についての意識調査を行っています。

本アンケート調査は、その一環として皆様にご協力をお願いするもので、大分県内にお住まいの方の中から、電話帳により 1,000 人を無作為に抽出し、ご協力をお願いしているところです。

お忙しいところ誠に申し訳ございませんが、調査趣旨をご理解の上、ご協力をお願い申し上げます。

◆ご記入に際してのお願い◆

- このアンケートは、『旅客船埠頭及び港湾緑地』の投資効果を評価するための基礎資料となるものです。
- 今回のアンケートでご回答頂いた内容はすべて統計的に処理し、個々の調査内容については一切公表することはありません。
- ご記入後は、回答後の調査票だけを同封の返信用封筒に入れ、2 月 11 日(月)までにご投函下さい。(切手は不要です)

////////////////////////////////////

◆アンケート調査に関するお問い合わせ先◆

- 調査機関：国土交通省 九州地方整備局 別府港湾・空港整備事務所
工務課 第二工務係
TEL 0977-21-0171
- 実施機関：P 株式会社 九州支社

別府港・石垣地区 旅客船埠頭・緑地の整備内容について

1. 旅客船埠頭・緑地をつくる目的

『別府港・石垣地区』では、別府港背後地域の豊富な観光資源を活用した国際・国内旅客船の基地として、クルーズ客船の寄港を可能とする旅客船埠頭の整備や、旅客船埠頭と一体的に機能する港湾緑地の整備を行う計画です。

これらの施設は、クルーズ客船の寄港需要への対応や、広く周辺地域の方々の港湾利用や海辺との触れ合い機会の向上、別府港周辺にお住まいの方やお勤めの方、乗船客の方々に対して、快適な環境を提供するなど、多様な機能を有する緑地として整備される計画です。

別府地域に寄港するクルーズ客船は、平成18年度実績で17隻程度（月1～2隻ペース：別府港・大分港計）ですが、別府港では旅客船埠頭が完成していないため、既存のフェリー埠頭との利用調整や大分港への回避を余儀なくされていることから、本整備によりこれら課題の解消も期待されます。

また、参考までに当該岸壁は、震災時における救援物資等の緊急輸送時に対処できるよう、耐震強化された岸壁として整備されるとともに、緑地はオープンスペースとして物資の一時保管場所等にも活用されます。

2. 整備の位置・大きさ

『別府港・石垣地区』における旅客船埠頭の岸壁延長は約280m、港湾緑地の面積は1.0ha（およそ60m×160m）です。

3. 整備のイメージ

『別府港・石垣地区旅客船埠頭』には、クルーズ客船の寄港により、にぎわい空間が創出されます。客船の寄港時には、歓迎式典やイベント等も開催される予定となっており、旅客船の利用者はもとより、広く周辺地域の方々にも「みなとや船、海辺」への触れ合いの場として活用される予定です。

『別府港・石垣地区港湾緑地』には、芝生広場や植栽、親水空間、ベンチ・トイレなどの休憩施設が計画され、様々な目的で別府港を訪れるの方々に対し、快適な環境が提供される予定です。

裏面に整備位置や整備イメージを示す写真・図を添付しておりますので、回答にあたっての参考にして下さい。

(裏面): 整備の位置・大きさ, 整備イメージ



写真・図①: 整備の位置・大きさ



写真・図②: 整備のイメージ

調査票（質問事項・回答記入欄）

別紙『別府港・石垣地区 旅客船埠頭・緑地の整備内容について』を踏まえ、設問をよくお読みになり、該当の事項に○をつけてください。

質問① 『別府港・石垣地区 旅客船埠頭・緑地』の利用についておうかがいします。

あなたは、『別府港・石垣地区 旅客船埠頭・緑地』を利用すると思いますか？

（回答は1つ）

- 1) 利用すると思う → 質問②以降へお進み下さい
- 2) 利用しない → 質問⑦以降にお進み下さい

質問② 『別府港・石垣地区 旅客船埠頭・緑地』の利用頻度についておうかがいします。

あなたは、『別府港・石垣地区 旅客船埠頭・緑地』をどの程度の頻度で利用すると思いますか？平均的な頻度をお答え下さい。

（回答は1つ）

- 1) 毎日のように 2) 2, 3日に1回程度 3) 1週間に1回程度
- 4) 2週間に1回程度 5) 月に1回程度 6) 2～3ヶ月に1回程度
- 7) 半年に1回程度 8) 年に1回程度
- 9) その他（具体的に_____）

質問③ 『別府港・石垣地区 旅客船埠頭・緑地』の利用目的についておうかがいします。

あなたは、『別府港・石垣地区 旅客船埠頭・緑地』をどのような目的で利用すると思いますか？主なものを選んでお答え下さい。

（複数回答可）

- 1) 散策 2) 休息
- 3) 各種イベント参加 4) 船や港の景色を楽しむ
- 5) 客船・艦船等への体験乗船 6) クルーズ客船への乗下船
- 7) 自然との触れ合い 8) その他（_____）

質問④ 『別府港・石垣地区 旅客船埠頭・緑地』の滞在時間についておうかがいします。
あなたは、『別府港・石垣地区 旅客船埠頭・緑地』でどの程度滞在すると思いますか？平均的な時間をお答え下さい。
(回答は1つ)

- | | |
|---------------|---------------|
| 1) 30分以内 | 2) 30分～1時間 |
| 3) 1時間～1時間30分 | 4) 1時間30分～2時間 |
| 5) 2時間～3時間 | 6) 3時間～4時間 |
| 7) 4時間～5時間 | 8) 5時間以上 |

質問⑤ あなたが、この旅客船埠頭・緑地を訪れる場合、当該地自体が目的地になると思われますか。それとも、他の場所に行く(行った)ついでに立ち寄るという感覚になるでしょうか。
(回答は1つ)

- この岸壁が目的地となる。
- 他の場所に行く(行った)ついでに立ち寄ることとなる。

→ 主な
目的地は、 県 市区
町村の (名称等を記入)

記入例：大分県 別府市 〇〇温泉

質問⑥ あなたが、この旅客船埠頭・緑地を訪れる場合、どのような交通手段を用いると
思われますか。 (回答は1つ)

なお、ここでの回答は、

- ・この岸壁が目的地の方（質問⑤で1）と回答された方は、ご自宅から、
 - ・立ち寄り感覚の方（質問⑤で2）と回答された方は、目的地から（まで）、
- として、お答え下さい。

- 1) 自家用車 2) バイク 3) 鉄道
4) バス 5) 自転車 6) 徒歩
7) その他（具体的に： _____）

また、高速・有料道路の利用が想定される場合には走行インターチェンジ区間を、鉄
道利用の場合には乗車区間を記入して下さい。

高速・有料道路走行区間： _____インターチェンジ⇔ _____インターチェンジ
(自家用車等で高速・有料道路利用が想定される場合のみ記入)

鉄道乗車区間： _____駅⇔ _____駅
(鉄道利用の場合のみ記入)

◆ここからは、統計分析上の必要性から、あなたご自身やご家族のことについてお尋ねしますが、個人の情
報として公表されることは一切ございませんので、ご協力のほどお願いいたします。

質問⑦ あなたの性別についてお答え下さい。 (回答は1つ)

- 1) 男性 2) 女性

質問⑧ あなたの年齢をお答え下さい。 (回答は1つ)

- 1) 20歳未満 2) 20～29歳 3) 30～39歳
4) 40～49歳 5) 50～59歳 6) 60～69歳
7) 70～79歳 8) 80歳以上

質問⑨ あなたのご職業をお答え下さい。(回答は1つ)

- 1) 農業・漁業・林業 2) 会社員 3) 公務員
4) 自営業 5) 主婦 6) 学生
7) 無職 8) その他(具体的に: _____)

質問⑩ あなたのお住まいをお答え下さい。

大分県(_____)市・町・村

質問⑪ あなたの世帯の構成についてお答えください。

【⑪-1:同居する家族の人数(回答者を含む)】

- 1) 1人 2) 2人 3) 3人 4) 4人 5) 5人
6) 6人 7) 7人以上(具体的に: _____人)

【⑪-2:収入のある人の人数(回答者を含む)】

- 1) 1人 2) 2人 3) 3人 4) 4人 5) 5人
6) 6人 7) 7人以上(具体的に: _____人)

これでアンケートは終わりです。ご協力ありがとうございました。

ご記入後は、回答後の調査票だけを同封の返信用封筒に入れ、

2月11日(月)までにご投函下さい。(切手は不要です)

なお、このアンケートについて、お気づきの点やご意見などがございましたら、以下の欄にご自由にお書き下さい。