

港湾事業の事後評価項目調書

事業名（箇所名）	旅客船ターミナル整備事業（宇野港 宇野地区）					
実施箇所	岡山県玉野市					
該当基準	事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業					
主な事業の諸元	岸壁（-10m）、泊地（-10m）、緑地					
事業期間	事業採択	平成3年	完了	平成17年度		
総事業費（億円）	採択時	33億円	完了時	57億円		
目的・必要性	賑わいと潤いのあるウォーターフロント空間の形成と、大規模地震時の輸送拠点を確認するため、旅客船ターミナル（耐震）を整備する。					
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	年間来訪回数の増加数（アンケート調査） H12再評価時 約69万回・人/年 → 約29万回・人/年					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度				
	B：総便益(億円)	110	C：総費用(億円)	80	B/C	1.4
	B-C	30	EIRR(%)	5.3		
事業の効果の発現状況	旅客船ターミナルの整備により、海陸交通結節点としてだけでなく、地域住民の憩いの場として賑わいの創出が図られている。また、今後も旅客船寄港やイベント等の開催が予定されているため、今まで同様の来訪者が見込まれる。加えて、耐震強化岸壁整備により、岡山県の地域防災計画にも位置付けられている地震時の海上輸送拠点として、宇野港を利用した緊急物資や一般貨物の直接輸送が可能となっている。					
事業実施による環境の変化	特になし。					
社会情勢等の変化	玉野市中心市街地活性化協議会、宇野港航路誘致推進協議会などを通じて、地域振興に向けた継続的な努力が行われている。					
今後の事業評価の必要性	散策やイベントへの来訪などの目的で同地区を訪れる人の数が着実に増加しており、今後も引き続き、更なる来訪者の増加や、乗船者の一時上陸の増加による波及効果などが期待されることから、改めて事後評価を実施する必要はない。					
改善措置の必要性	引き続き着実な事業効果が発現するように、港湾管理者と連携して利活用の促進に努める。					
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	特になし。					
対応方針（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・上記の視点から、本事業は一定の効果が発現しており、今後も旅客船寄港時に合わせたイベント等を開催することで、更なる来訪者、乗船者の増加による相乗効果が期待されることから改めて事後評価を実施する必要はない。 また、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要性はない。 ・引き続き着実な事業効果を発現するように、港湾管理者等と連携して利活用の促進に努める。 					
対応方針理由	現実に即した適切な事業効果の計上がなされているため。					
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船の寄港が増加することによって、旅行者が地域の観光ツアーに参加することや物品購入を行うことなどにより観光収益の増加が見込まれる。 ・近隣JR駅からターミナルまでの乗船客の移動距離が小さくなる。 ・耐震強化岸壁整備により、瀬戸内、太平洋側が大規模地震により被災した際のリダンダンシー確保に寄与することが期待される。 					

宇野港 宇野地区 旅客船ターミナル整備事業 事後評価



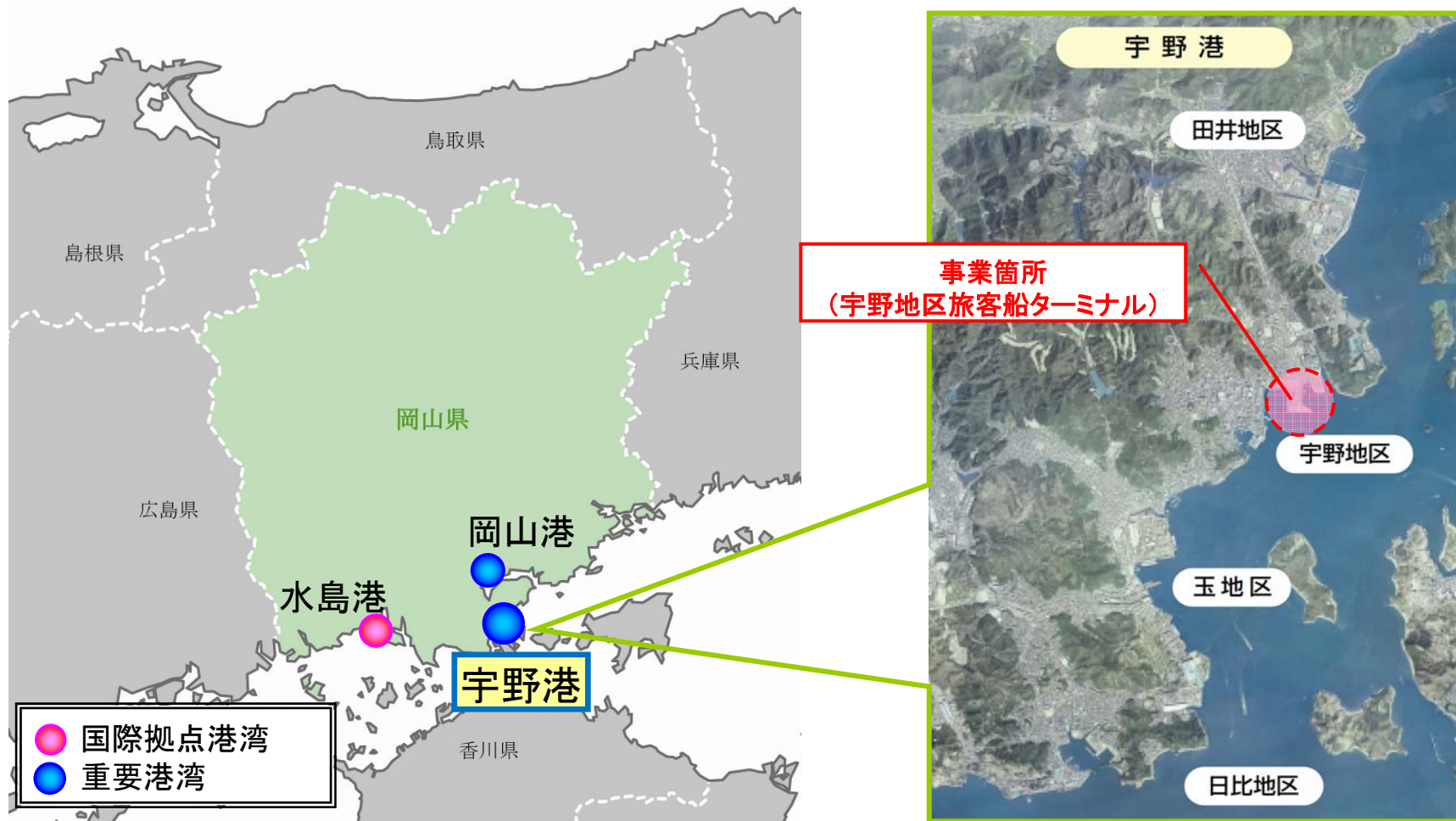
平成23年 8月

国土交通省 中国地方整備局

1. 事業位置図

宇野港宇野地区
旅客船ターミナル整備事業

宇野港は、岡山県の南部に位置する重要港湾であり、本州と四国を結ぶ結節点、地域経済を支える人流港として重要な役割を担っている。
本事業箇所である宇野地区は、宇野港の中央に位置している。

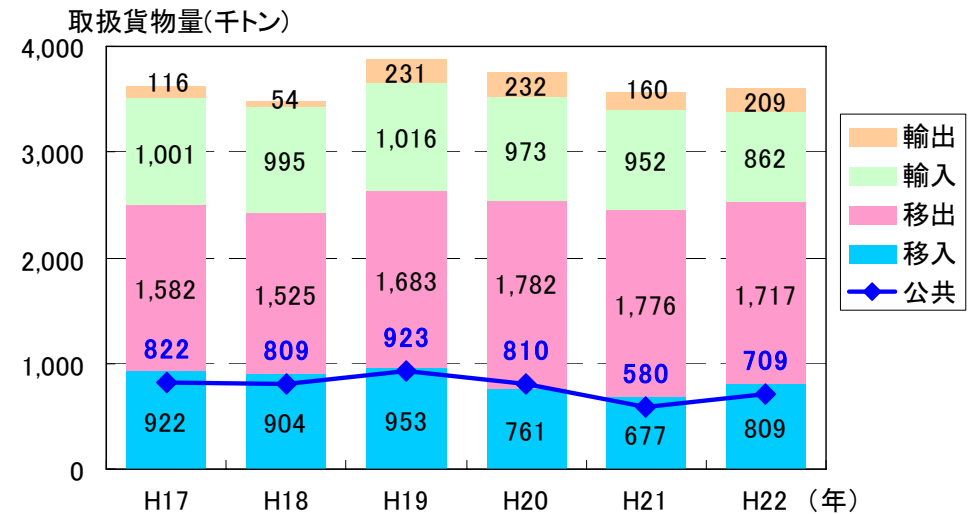
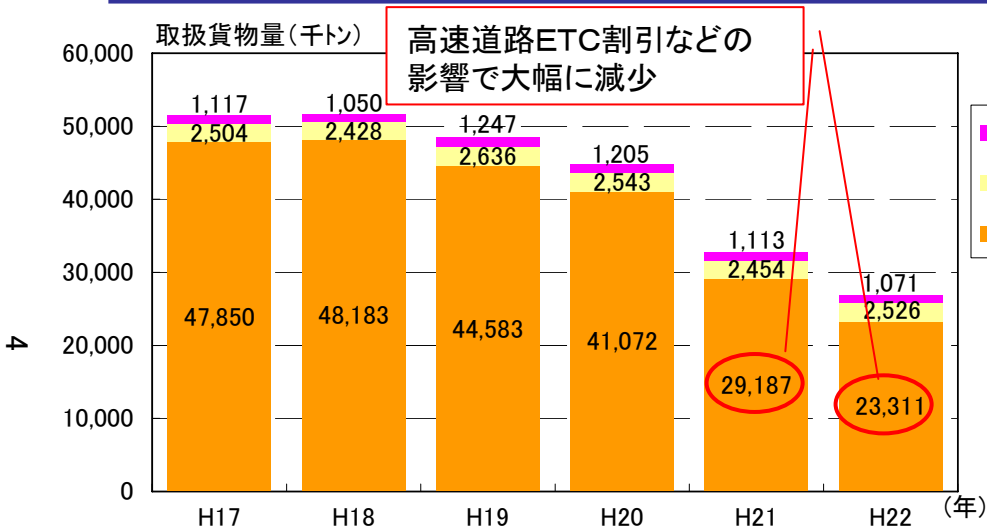


2. 宇野港の利用状況

宇野港宇野地区
旅客船ターミナル整備事業

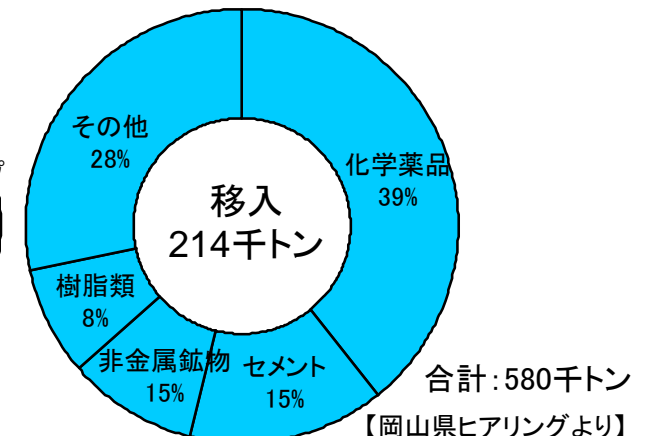
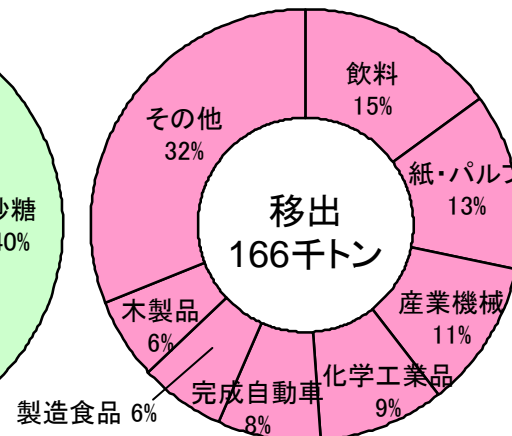
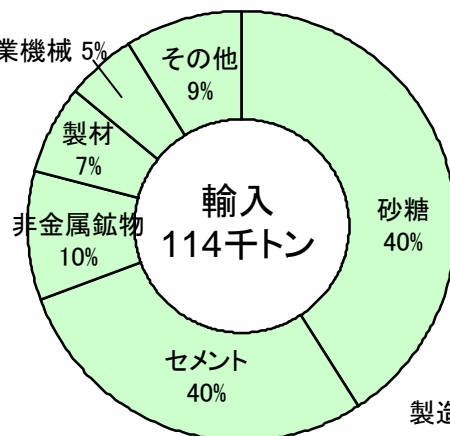
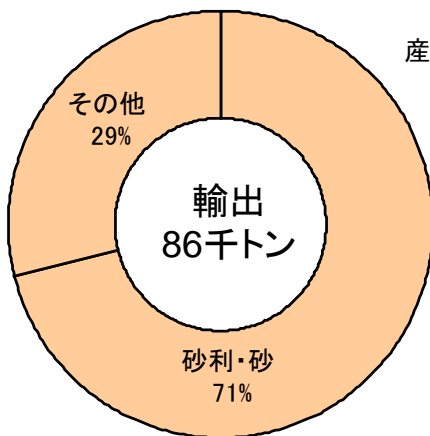
取扱貨物の推移

平成20年度までは宇野港の取扱貨物量は、輸移出入合わせて年間4,800万トン～5,200万トンで推移していたが、フェリー貨物については平成21年以降は高速道路ETC割引などの影響で大幅に減少している。



フェリー貨物以外の公共岸壁品目別取扱量(H21実績)

フェリー貨物を除いた取扱貨物量
【港湾統計年報、岡山県ヒアリングより(H22は速報値)】



合計: 580千トン
【岡山県ヒアリングより】

2. 宇野港の利用状況

宇野港宇野地区
旅客船ターミナル整備事業

乗降人員数の推移

宇野港は高松港をはじめ瀬戸内海の各島へのフェリーが就航しており、乗降人員数は概ね横ばい傾向で推移している。



フェリー就航数

航路	会社	便数	備考
宇野・高松	国道フェリー	往復22便/日	H21.3.31までは往復37便/日
	四国フェリー	往復22便/日	H21.3.31までは往復40便/日
宇野・風戸(直島)	四国汽船	往復6便/日	-
宇野・宮浦(直島)	四国汽船	往復13便/日	-
宇野・土庄(小豆島)	小豆島フェリー	往復8便/日	-

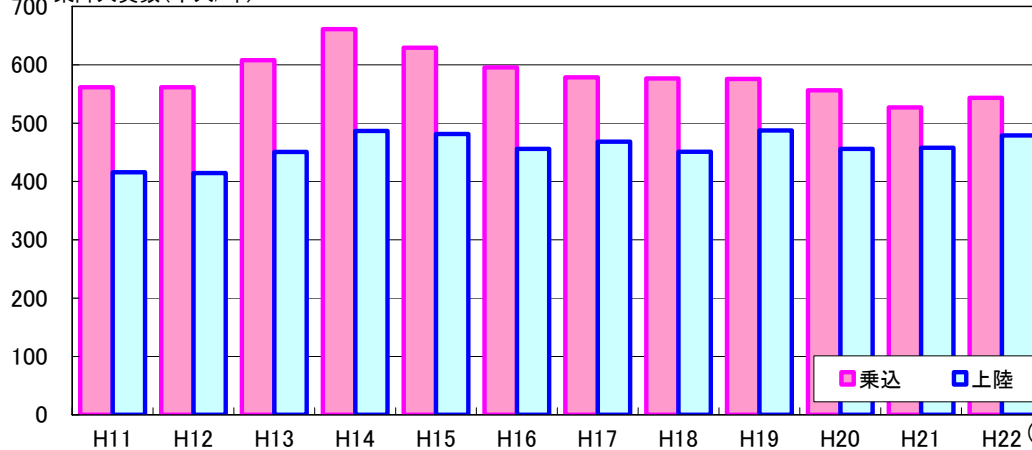
旅客船就航数

航路	会社	便数
宇野・本村(直島)	四国汽船	往復5便/日
宇野・宮浦(直島)	四国汽船	往復8便/日

※フェリー就航数、旅客船就航便数はH23.6.1現在である。



乗降人員数(千人/年)



【港湾統計年報より】
(年) (H22は速報値)

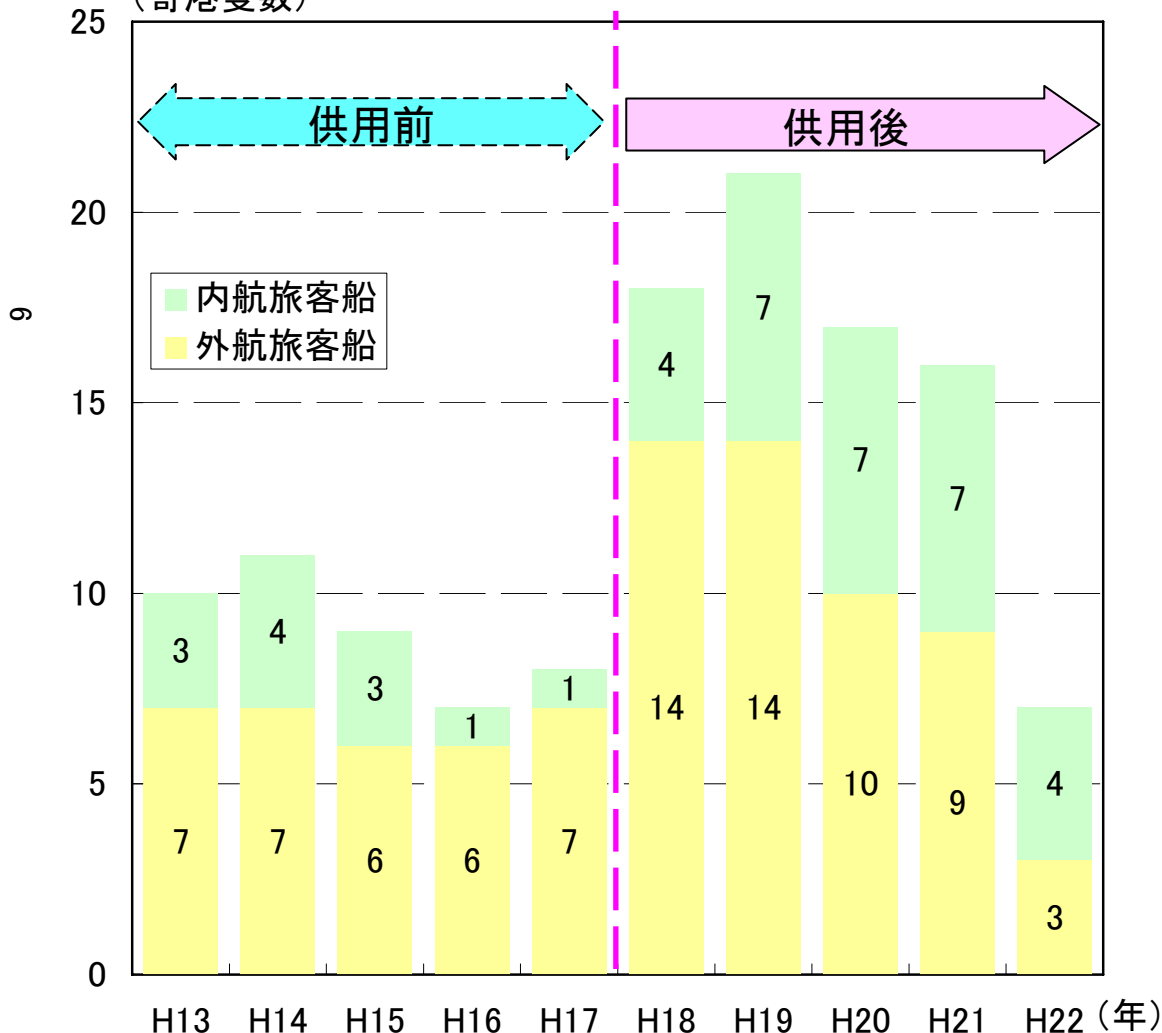
2. 宇野港の利用状況

宇野港宇野地区
旅客船ターミナル整備事業

旅客船寄港数の推移

宇野港の旅客船寄港数は本施設供用開始後に大きく伸びている。平成22年は世界的経済危機等の影響で大幅に減少している。

(寄港隻数)



平成21年 宇野港旅客船寄港数実績

	船名	内航、外航	入港日
1	スピリットオブオセアヌス	外航	3月29日
2	スピリットオブオセアヌス	外航	4月8日
3	スピリットオブオセアヌス	外航	4月18日
4	クリッパーオデッセイ	外航	5月1日
5	クリッパーオデッセイ	外航	5月15日
6	ふじ丸	内航	5月19日
7	クリッパーオデッセイ	外航	5月31日
8	スピリットオブオセアヌス	外航	9月30日
9	スピリットオブオセアヌス	外航	10月18日
10	スピリットオブオセアヌス	外航	10月20日
11	ぱしふいつくびいなす	内航	10月24日
12	にっぽん丸	内航	10月24日
13	ぱしふいつくびいなす	内航	10月27日
14	ぱしふいつくびいなす	内航	11月1日
15	ぱしふいつくびいなす	内航	11月20日
16	ぱしふいつくびいなす	内航	11月23日

平成22年 宇野港旅客船寄港数実績

	船名	内航、外航	入港日
1	ぱしふいつくびいなす	外航	3月21日
2	ぱしふいつくびいなす	外航	3月24日
3	クリッパーオデッセイ	外航	4月25日
4	クリッパーオデッセイ	外航	5月11日
5	クリッパーオデッセイ	外航	5月13日
6	ぱしふいつくびいなす	内航	10月10日
7	飛鳥II	外航	11月5日

【岡山県ヒアリングより】

2. 宇野港の利用状況

宇野港宇野地区
旅客船ターミナル整備事業

賑わいと潤いの創出

本施設の整備により、港で様々なイベントが開催され、賑わいと潤いの創出に寄与している。



平成21年10月27日 ぱしふいっくびいなす入港



平成22年 5月29日 みなとフェスティバル（日本丸入港時）



平成22年 11月5日 ハーバーコンサート（飛鳥Ⅱ入港時）



平成23年 5月21日 みなとフェスティバル（銀河丸入港時）

3. 宇野港の課題(本施設供用前)

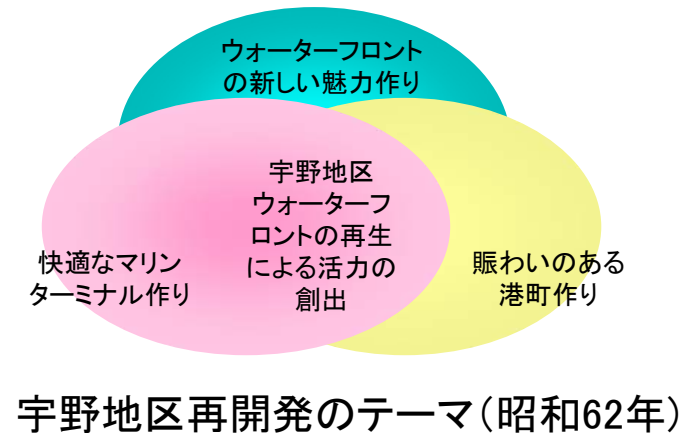
宇野港宇野地区
旅客船ターミナル整備事業

○宇高連絡船の廃止による地域経済の衰退

賑わいと潤いのあるウォーターフロント空間の形成が求められている。

○大規模地震時の海上輸送拠点の充実

大規模地震時にも迅速な緊急物資等の輸送に対応する必要がある。
(宇野港は岡山県地域防災計画において緊急時の拠点港湾に設定)



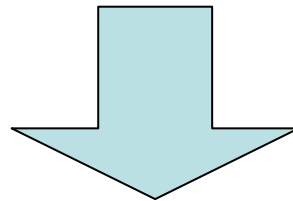
宇高連絡船により賑わう港(昭和63年当時)



グランドデザインイメージパース

4. 事業の目的

海上交通体系の再編及びこれに伴う地域環境の変化を踏まえて、賑わいと潤いのあるウォーターフロント空間を形成するとともに、大規模地震時の海上輸送拠点を確保する。



宇野港 宇野地区 旅客船ターミナル(耐震)の整備

5. 事業概要

宇野港宇野地区
旅客船ターミナル整備事業

総事業費 57億円

事業期間 平成3年度～平成17年度



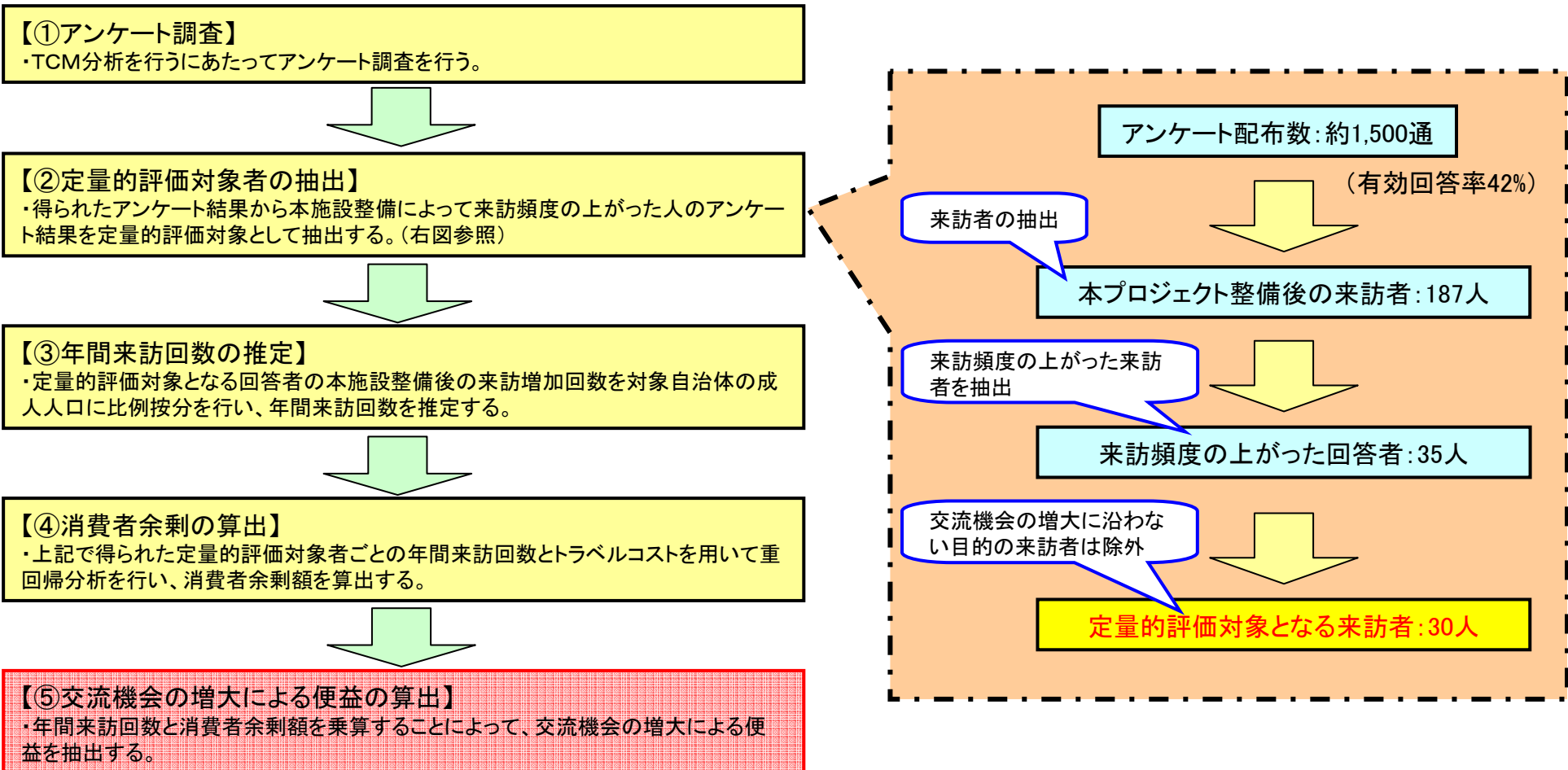
賑わい空間
の形成

緊急時の
海上輸送拠点
の確保

6. 事業の効果(交流機会の増加)

交流機会の増大による便益

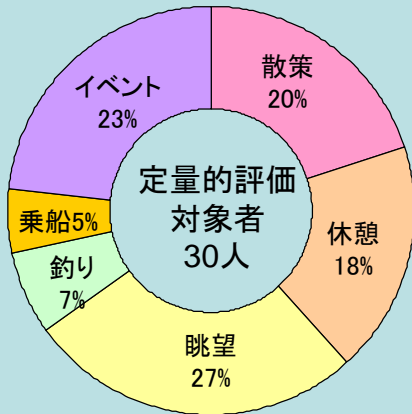
- ・交流機会の増加便益はアンケートを用いたTCM(トラベルコスト法)により把握。
- ・平成23年1月に約1,500通を配布しアンケート調査を実施。
(調査対象は玉野市役所から約40km圏内の市町)
- ・本施設整備後に来訪頻度が上がった人のアンケート結果を用いて定量的評価を実施。



6. 事業の効果(交流機会の増加)

来訪者の増加による便益の算定

● 来訪実績者の来訪目的 ● 来訪実績者の来訪頻度



※来訪目的は複数回答あり

1年間に訪れる回数	回答数	割合
何年かに1度	2	6.7%
年に1回程度	7	23.3%
半年に1回程度	8	26.7%
3ヶ月に1回程度	5	16.7%
2ヶ月に1回程度	2	6.7%
月に1回程度	2	6.7%
月に2~3回程度	1	3.3%
週に1回程度	2	6.7%
週に2~3回程度	0	0.0%
それ以上	1	3.3%

● 年間来訪回数の算出方法について

① 調査対象自治体の成人人口 約110万人

② 宇野港旅客船ターミナルへの来訪率 平均0.02

③ 定量的評価対象者の年間平均来訪回数 平均13回

④ 宇野港への年間来訪回数

$$\text{①} \times \text{②} \times \text{③} = \text{約29万回} \cdot \text{人}$$

※実際の計算においては調査対象自治体毎に上記計算を行い、最終的に足し合わせて約29万回・人を算出しているが、ここでは対象とする全ての自治体合計で計算過程を概略で示している。

・定量的評価対象となっている30人分のトラベルコストより重回帰分析を用いて消費者余剰額を算出する。
→1,307円/回・人

年間来訪回数と消費者余剰額を乗算することで、交流機会の増大による便益を算出する。

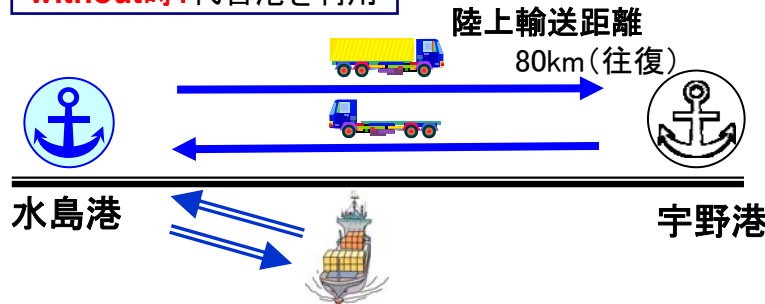
交流機会の増大による便益: 年間3.9億円

7. 事業の効果(緊急物資輸送)

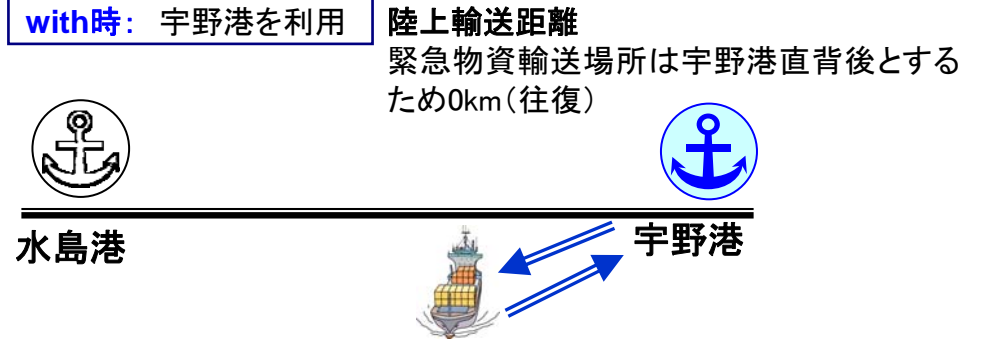
緊急物資の輸送コスト削減便益

耐震強化岸壁整備により地震発生後1ヶ月間において、宇野港を利用した緊急物資の直接輸送が可能となる。

without時: 代替港を利用



with時: 宇野港を利用



地震発生直後～2日後 :ヘリコプターによる緊急物資の輸送
地震発生3日後～30日後:トラックによる緊急物資の輸送

対象となる緊急物資量は背後圏人口、被災率及び港湾分担率より算出する。
(地震発生直後～2日後:15トン、地震発生3日後～30日後:1,254トン)

代替港からの緊急物資の輸送コストの差額に地震発生確率を乗算することによって、緊急物資輸送コスト削減便益を算出する。

緊急物資の輸送コスト削減便益:年間50万円(地震発生確率を踏まえた年間最大値)

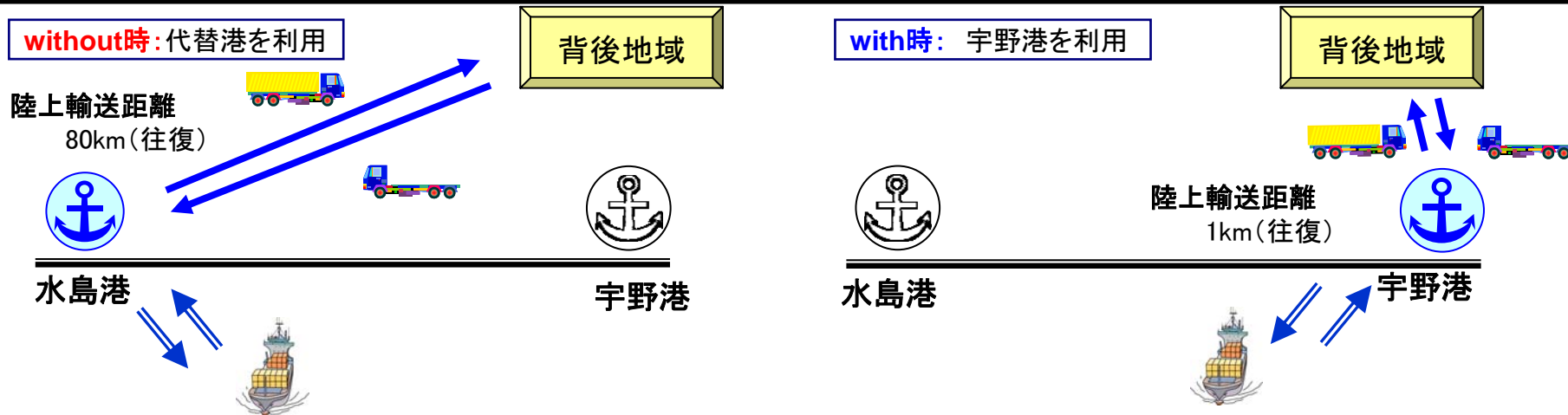
出典:便益計測の考え方は、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成23年6月)」による。

7. 事業の効果(一般貨物輸送)

宇野港宇野地区
旅客船ターミナル整備事業

一般貨物の輸送コスト削減便益

耐震強化岸壁整備により地震発生1ヶ月後～2年後において、宇野港を利用した一般貨物の直接輸送が可能となる。



対象となる一般貨物輸送量は宇野港にて取り扱っている公共一般貨物の平成21年実績値(580千トン)を採用する。(地震発生1ヶ月後～1年後:532千トン(※)、地震発生1年後～2年後:580千トン)

※地震発生1ヶ月後～1年後については580千トン/年に対して11ヶ月/12ヶ月として算出している。

With時とWithout時の一般貨物の輸送コストの差額に地震発生確率を乗算することによって、一般貨物輸送コスト削減便益を算出する。

一般貨物の輸送コスト削減便益:年間0.14億円(地震発生確率を踏まえた年間最大値)

出典:便益計測の考え方は、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成23年6月)」による。

8. 事業の効果(その他の効果)

○クルーズ船入港による観光収益の増加

- ・クルーズ船の寄港が増加することによって、旅行者が地域の観光ツアーに参加することや物品購入を行うことなどにより観光収益の増加が見込まれる。

○移動コストの削減

- ・近隣JR駅から旅客船ターミナルまでの乗船客の移動距離が小さくなる。

○リダンダンシーの確保

- ・甚大な被害をもたらした東日本大震災の発生を契機に、耐震強化岸壁の重要性がより高まっていることも相まって、耐震強化岸壁の整備により、東海・東南海・南海地震等が発生し、瀬戸内、太平洋側が被災した場合のリダンダンシー確保に寄与することが期待される。

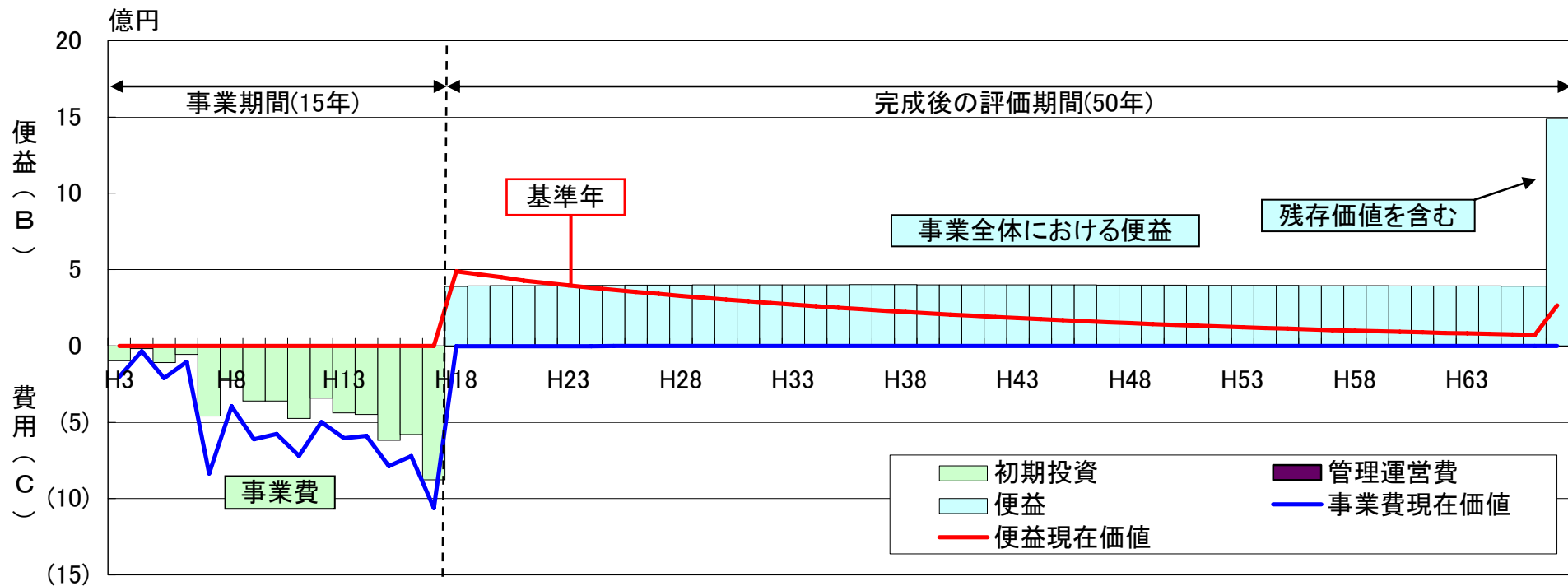
9. 投資効果

費用対効果分析結果

内容		事業全体の評価
総便益(B)		110 億円
	交流機会の増大による便益	105 億円
	緊急物資輸送コスト削減便益	0.1 億円
	一般貨物輸送コスト削減便益	3 億円
	残存価値	2 億円
総費用(C)		80 億円
	建設費	80 億円
	管理運営費	0.3 億円
費用便益比(B/C)		1.4

費用対効果分析の結果、純現在価値(B-C)が30億円、費用便益比(B/C)が1.4となり、投資効果が発現していることが確認された。

※端数処理のため、各項目の金額の和が必ずしも合計とはならない。
※本表中の値は平成23年度を基準年として現在価値化した後のものである。



10. 今後の対応方針(案)

①費用対効果分析の算定基礎となった要因(費用、施設の利用状況、事業期間等)の変化

- | | | | |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| ・年間来訪回数 | H12再評価時
〔アンケート調査〕
約69万回・人/年 | → | H23事後評価
〔アンケート実績調査〕
約29万回・人/年 (来訪頻度が上がった回答者を対象) |
|---------|-----------------------------------|---|---|

②事業の効果の発現状況

- ・旅客船ターミナルの整備により、海陸交通結節点としてだけでなく、地域住民の憩いの場として賑わいの創出が図られている。

③事業実施による環境の変化

- ・特になし。

④社会情勢等の変化

- ・平成20年9月に発生した世界的な経済危機の影響に対して、玉野市中心市街地活性化協議会、宇野港航路誘致推進協議会を行うなど地域振興に向けた継続的な努力が行われている。

【対応方針(案)】

- ・上記①～④の各視点から、本事業は一定の効果が発現しており、今後も旅客船寄港時に合わせたイベント等を開催することで、更なる来訪者、乗船者の増加による相乗効果が期待されることから改めて事後評価を実施する必要はない。
- ・また、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要性はない。
- ・引き続き着実な事業効果を発現するように、港湾管理者等と連携して利活用の促進に努める。

【参考】 前回評価時との比較

宇野港宇野地区
旅客船ターミナル整備事業

事項	前回評価時 (H12再評価)	今回評価 (H23事後評価)	備考 (要因等)
事業諸元	岸壁(-10m) 泊地(-10m) 緑地	岸壁(-10m) 泊地(-10m) 緑地	
事業期間	平成3年度 ～ 平成15年度	平成3年度 ～ 平成17年度	緑地護岸との取合部の設計見直しや 埠頭保安施設整備のため
総事業費 (現在価値化前)	48億円	57億円	同上
総費用(C)	34億円	80億円	上記要因及び現在価値化の基準年変更(H12→H23)のため
総便益(B)	93億円	110億円	アンケートによる来訪者数の違い、現在価値化の基準年変更(H12→H23)のため
費用便益比 (B/C)	2.7	1.4	

宇野港宇野地区旅客船ターミナル整備事業
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

港湾（ 港湾整備事業 ） 事業評価カルテ(事後評価)

平成 23 年度											
事業名(箇所名)	旅客船ターミナル整備事業 (宇野港 宇野地区)				担当課	本省港湾局計画課			事業 主体	中国地方整備局	
					担当課長名	松原 裕					
実施箇所	カルテ表示項目										
	岡山県玉野市										
	検索対象都道府県指定(複数可)										
	岡山県										
該当基準	事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業										
主な事業の諸元	岸壁(-10m)、泊地(-10m)、緑地										
事業期間	事業採択	平成 3 年度			完了	平成 17 年度					
総事業費(億円)	採択時	33			完了時	57					
目的・必要性	賑わいと潤いのあるウォーターフロント空間の形成と、大規模地震時の輸送拠点を確保するため、旅客船ターミナル(耐震)を整備する。										
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	年間来訪回数の増加数(アンケート調査) 平成12年再評価時 約69万回・人/年 → 約29万回・人/年										
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 23 年度									
	B:総便益(億円)	110	C:総費用(億円)	80	全体B/C	1.4	B-C	30	EIRR (%)	5.3	
事業の効果の発現状況	旅客船ターミナルの整備により、海陸交通結節点としてだけでなく、地域住民の憩いの場として賑わいの創出が図られている。また、今後も旅客船寄港やイベント等の開催が予定されているため、今まで同様の来訪者が見込まれる。 加えて、耐震強化岸壁整備により、岡山県の地域防災計画にも位置付けられている地震時の海上輸送拠点として、宇野港を利用した緊急物資や一般貨物の直接輸送が可能となっている。										
事業実施による環境の変化	特になし。										
社会経済情勢等の変化	玉野市中心市街地活性化協議会、宇野港航路誘致推進協議会などを通じて、地域振興に向けた継続的な努力が行われている。										
今後の事後評価の必要性	散策やイベントへの来訪などの目的で同地区を訪れる人の数が着実に増加しており、今後も引き続き、更なる来訪者の増加や、乗船者の一時上陸の増加による波及効果などが期待されることから、改めて事後評価を実施する必要はない。										
改善措置の必要性	引き続き着実な事業効果を発現するように、港湾管理者と連携して利活用の促進に努める。										
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	特になし。										
対応方針	・上記の視点から、本事業は一定の効果が発現しており、今後も旅客船寄港時に合わせたイベント等を開催することで、更なる来訪者、乗船者の増加による相乗効果が期待されることから改めて事後評価を実施する必要はない。 また、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要性はない。 ・引き続き着実な事業効果を発現するように、港湾管理者等と連携して利活用の促進に努める。										
対応方針理由	現実に即した適切な事業効果の計上がなされているため。										
その他	(その他の指標による評価) ・クルーズ船の寄港が増加することによって、旅行者が地域の観光ツアーに参加することや物品購入を行うことなどにより観光収益の増加が見込まれる。 ・近隣JR駅からターミナルまでの乗船客の移動距離が小さくなる。 ・耐震強化岸壁整備により、瀬戸内、太平洋側が大規模地震により被災した際のリダンダンシー確保に寄与することが期待される。										

宇野港宇野地区ターミナル整備事業
費用便益分析シート(割引前)

※各年度の建設費より消費税額を控除している(昭和63年度(1988年)以前:なし、平成元年度(1990)~平成8年度(1996):3%、平成9年度(1997)以降:5%)

Table with 12 columns: Year, Construction Period, Initial Investment, Management, Total Cost, Exchange Opportunities, Emergency Goods, General Goods, Residual Value, Total Benefit (B), Net Benefit (B-C). Rows for years 1991 to 2055 and a total row.

費用便益分析シート(割引後)

Summary box with EIRR=5.3%, NPV=30.4億円, B/C=1.4.

Table with 14 columns: Year, Construction Period, Social Discount Rate, Initial Investment, Management, Total Cost, Exchange Opportunities, Emergency Goods, General Goods, Residual Value, Total Benefit (B), Net Benefit (B-C). Rows for years 1991 to 2055 and a total row.

宇野港宇野地区旅客船ターミナル整備事業 費用便益の概要

便益

項目	区分	単位当りの便益			便益(代表年)	
			単位	備考		単位
利用者便益	交流機会の増加による便益	1,307	円/回・人	旅客船ターミナル整備による交流機会の増大	3.9	億円/年
耐震便益	緊急物資輸送コストの削減	21	百万円/年	地震発生時における緊急物資輸送コストの削減	50	万円/年
	一般貨物輸送コストの削減	547	百万円/年	地震発生時における一般貨物輸送コストの削減	0.14	億円/年
残存価値	残存価値	緑地、ふ頭用地の残存価値			11	億円

* 便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成23年度)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	岸壁(-10m)、泊地(-10m)、緑地

〔交流機会の増大による便益〕

旅客船ターミナルを整備することにより、地域住民の憩いの場として賑わいの創出が図られる。
プロジェクトの実施により、3.9億円／年の便益が発現する。

〔交流機会の増大による便益〕→ 387 百万円/年

交流機会の増大による便益

項目	with時	備考
① 対象人口(人)	1,181,154	玉野市役所から約40km圏内の成人人口
② 参加率	0.019	アンケート結果による
③ 参加人口(人)	22,896	①×②(※)
④ 来訪頻度(回・人/年)	13.09	アンケート結果による
⑤ 年間来訪回数(回・人/年)	296,408	③×④(※)
⑥ 消費者余剰額(円/回)	1,307	アンケート結果から算出
交流機会の増大による便益(百万円/年)	387	⑤×⑥

※上表①～④は全市町村を合わせた数値で示しているが、検討に当たっては対象となる市町村ごとで算出しているため、計算とは一致しない。

〔緊急物資の輸送コスト削減便益〕

耐震強化岸壁を整備することにより、地震発生後1ヶ月間において、直接被災地域へと緊急物資の輸送が可能となり、代替港からの緊急物資輸送コストの削減ができる。

なお、「港湾投資の評価に関する解説書 港湾事業評価手法に関する研究委員会編」を以下「解説書」という。

〔緊急物資の輸送コスト削減便益〕(I + II) → 21 百万円/年

I. 緊急物資輸送費用削減(地震発生直後～2日後)

項目	without時	with時	備考
① 背後圏想定被災人口(人)	64,208	64,208	
② 緊急輸送物資(トン)	15	15	地震発生直後～2日後
③ 輸送費用(ヘリコプター)(円/回)	1,352,500	-	解説書
④ 輸送回数(回)	5	-	①/3
⑤ 輸送時間(ヘリコプター)(時間/回)	1.0	-	解説書
⑥ 時間費用原単位(円/トン・時)	196	-	
⑦ 緊急物資輸送費用(百万円)	6.8	-	$((3) \times (4) + (2) \times (5) \times (6)) / 1,000,000$
I. 緊急物資輸送費用削減(百万円)	6.8		

II. 緊急物資輸送費用削減(地震発生3日後～30日後)

項目	without時	with時	備考
① 背後圏想定被災人口(人)	64,208	64,208	
② 緊急輸送物資(トン)	1,254	1,254	地震発生3日後～30日後
③ トラックの規格(トン/台)	3	-	
④ トラックの台数(台)	418	-	②/③
⑤ 陸上輸送費用原単位(円/台)	18,410	-	解説書
⑥ 陸上輸送距離(km:往復)	80	-	
⑦ 陸上輸送時間(時間)	9.2	-	直背後20km以内:5km/h、以上:34.5km/h
⑧ 時間費用原単位(円/トン・時)	531	-	
⑨ 緊急物資輸送費用(百万円)	13.8	-	$((4) \times (5) + (2) \times (7) \times (8)) / 1,000,000$
II. 緊急物資輸送費用削減(百万円)	13.8		

〔一般貨物の輸送コスト削減便益〕

耐震強化岸壁を整備することにより、地震発生1ヶ月後～2年後において、直接背後地域へと一般貨物の輸送が可能となり、代替港からの一般貨物輸送コストの削減ができる。

なお、「港湾投資の評価に関する解説書 港湾事業評価手法に関する研究委員会編」を以下「解説書」という。

〔一般貨物の輸送コスト削減便益〕(Ⅰ+Ⅱ)→ 547百万円/年

Ⅰ. 一般貨物輸送費用削減(地震発生1ヶ月後～1年後)

項目	without時	with時	備考
① 一般貨物年間取扱量(トン/年)	580,469	580,469	
② 一般貨物(トン)	532,097	532,097	①×11/12
③ トラックの規格(トン/台)	10	10	
④ トラックの台数(台/年)	53,210	53,210	
⑤ 陸上輸送距離(km:片道)	40	0.5	
⑥ 陸上輸送費用原単位(円/台)	20,060	15,140	解説書
⑦ 陸上輸送費用(百万円)	1,067	806	④×⑥/1,000,000
Ⅰ. 一般貨物輸送費用削減(百万円/年)	262		

Ⅱ. 一般貨物輸送費用削減(地震発生1年後～2年後)

項目	without時	with時	備考
① 一般貨物年間取扱量(トン/年)	580,469	580,469	
② 一般貨物(トン)	580,469	580,469	①×12/12
③ トラックの規格(トン/台)	10	10	
④ トラックの台数(台/年)	58,047	58,047	
⑤ 陸上輸送距離(km:片道)	40	0.5	
⑥ 陸上輸送費用原単位(円/台)	20,060	15,140	解説書
⑦ 陸上輸送費用(千円)	1,164	879	④×⑥/1,000,000
Ⅱ. 一般貨物輸送費用削減(百万円/年)	286		

〔残存価値〕

プロジェクトの供用期間の終了とともに、その時点で残っている資産を残存価値として精算されると仮定する。

本プロジェクトにおいて残存価値を計上できる、緑地、ふ頭用地の残存価値を計上する。
供用期間の終了とともに、11億円の残存価値が発生する。

〔残存価値〕(I + II) → 1,100 百万円/年

I. 残存価値(緑地)

項 目	with時	備考
① 用地面積(m ²)	13,000	
② 地価単価(円/m ²)	50,000	平成22年度都道府県地価調査価格
③ 残存価値(百万円)	650	①×②/1,000,000
I. 残存価値(百万円)	650	

II. 残存価値(ふ頭用地)

項 目	with時	備考
① 用地面積(m ²)	9,000	
② 地価単価(円/m ²)	50,000	平成22年度都道府県地価調査価格
③ 残存価値(百万円)	450	①×②/1,000,000
II. 残存価値(百万円)	450	

～宇野港宇野地区「大型旅客船ターミナル施設」に関するアンケート調査票～

問1. あなたの性別と年齢についてお答え下さい。番号を1つずつ記載して下さい。

1. 男性 2. 女性

1. 20歳未満 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代
5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳以上

問2. あなたの居住地について、郵便番号の記載をお願いいたします。

〒(□□□-□□□□)

※郵便番号の記載をお願いいたします。

問3. あなたのご職業をお答え下さい。番号を1つ記載して下さい。

1. 農 業 2. 林 業 3. 漁 業
4. 鉱 業 5. 建 設 業 6. 製 造 業
7. 電気・ガス・熱供給・水道業 8. 運輸・通信業
9. 卸・小売業・飲食店 10. 金融・保険業 11. 不 動 産 業
12. サービス業 13. 公 務 14. 年金生活者
15. 主 婦 16. 学 生・生 徒 17. パート・アルバイト
18. 無 職 (14～17 以外) 19. その他 (具体的に.....)

問4. あなたの世帯の構成についてお答えください。同居する家族の人数（回答者を
含む）に該当する番号を1つ記載して下さい。

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

このアンケートでの、宇野港宇野地区の「大型旅客船ターミナル施設」とは平成18年5月に供用開始をした下図に示す箇所の事です。



隣接する宇野港と高松を結ぶ「宇高連絡船フェリーターミナル」は対象施設ではありませんので、お間違えないようにご注意ください。

× 宇高連絡船フェリーターミナル
 ※アンケート対象施設ではありません。



大型旅客船ターミナル施設利用状況

●飛鳥Ⅱ入港時（平成22年11月5日撮影）



●たまの港フェスティバル（平成22年5月30日撮影）



岸壁利用状況（日本丸係留状況）



緑地（公園）利用状況

【現在の「大型旅客船ターミナル施設」利用についておたずねします。】

問5. 宇野港宇野地区の「大型旅客船ターミナル施設」をご存じでしたか。

1. 名前も場所も知っていた
2. 名前を聞いたことはあるが、場所は知らなかった
3. 名前は知らなかったが、場所は知っていた
4. 全く知らなかった

問6. あなたは、これまでに宇野港宇野地区の「大型旅客船ターミナル施設」を訪れたことがありますか（利用したことがありますか。）

1. 「大型旅客船ターミナル施設」を訪れたことがある（利用したことがある）
2. 訪れたことはない（利用したことはない）

—— 【問6で1を選択した方へおたずねします。】 【2を選択した方は問13へ】 ——

問7. あなたが、「大型旅客船ターミナル施設」を訪れたのは「大型旅客船ターミナル施設」が主目的ですか。

該当する番号を記載して下さい。

1. 大型旅客船ターミナル施設が主目的地
2. 別の訪問のついでに、大型旅客船ターミナル施設に立ち寄る
※通勤通学等で、フェリーを利用する際について、旅客船ターミナルに立ち寄るなど

問8. あなたは、「大型旅客船ターミナル施設」をどのような目的で利用されましたか（利用していますか）。該当する番号をすべて記載して下さい。

1. 散策
2. 休憩
3. 海の眺望
4. 釣り
5. 旅客船への乗船
6. 地区内で開催されたイベント、レクリエーションへの参加
7. 仕事
8. その他（具体的に：_____）

問9. あなたは、「大型旅客船ターミナル施設」をどのくらいの頻度で利用していますか。番号を1つ記載して下さい。

1. ほぼ毎日	2. 週に2～3回	3. 週に1回程度
4. 月に2～3回	5. 月に1回程度	6. 2ヶ月に1回程度
7. 3ヶ月に1回程度	8. 半年に1回程度	9. 年に1回程度
10. その他（具体的に：_____）		

問10. 仕事以外の目的で「大型旅客船ターミナル施設」での滞在時間は1回当たりどの程度ですか。番号を1つ記載して下さい。

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	

問11. あなたが、「大型旅客船ターミナル施設」を訪れる場合には、どのような交通手段を用いていますか。「主要な交通手段」※に該当する番号を1つ記載して下さい。

1. フェリー	2. 自家用車	3. バイク
4. バス	5. タクシー	6. 自転車
7. 徒歩	8. 電車	
9. その他（例：プレジャーボート等）（具体的に：_____）		

※『主要な交通手段』とは、ご自宅～宇野港への移動時に、移動距離が最も長い交通手段を指します。

問12. あなたが、「大型旅客船ターミナル施設」を訪れた時（利用された時）の主な同行者の人数をお尋ねします。番号を1つ記載して下さい。

1. 1人（本人のみ）	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		

【大型旅客船ターミナルが整備される前の利用について回答して下さい。】

大型旅客船ターミナル整備前の宇野港宇野地区周辺状況写真



問13. あなたは、別紙の“宇野港宇野地区「大型旅客船ターミナル」の概要について”にてお示ししたような「大型旅客船ターミナル施設」が整備される前（平成18年以前）、訪れ利用されていましたか。番号を1つ記載して下さい。

1. 宇野港宇野地区を訪れていた（利用していた）
2. 訪れていなかった（利用していなかった）

— 【問13で1を選択した方へおたずねします。】 【2を選択した方は問18へ】 —

問14. 平成18年以前は、宇野港宇野地区をどのような場合に利用していましたか。該当する番号をすべて記載して下さい。

1. 散策
2. 休憩
3. 海の眺望
4. 釣り
5. 旅客船への乗船
6. 地区内で開催されたイベント、レクリエーションへの参加
7. 仕事
8. その他（具体的に： _____）

問15. 平成18年以前、宇野港宇野地区を利用する場合の利用頻度は、どの程度でしたか。番号を1つ記載して下さい。

1. ほぼ毎日	2. 週に2～3回	3. 週に1回程度
4. 月に2～3回	5. 月に1回程度	6. 2ヶ月に1回程度
7. 3ヶ月に1回程度	8. 半年に1回程度	9. 年に1回程度
10. その他（具体的に：_____）		

問16. 平成18年以前、仕事以外の目的で、宇野港宇野地区での滞在時間は1回当たりどの程度でしたか。番号を1つ記載して下さい。

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	

問17. 平成18年以前、宇野港宇野地区を訪れていた時には、どのような交通手段を用いられていましたか。「主要な交通手段」※に該当する番号を1つ記載して下さい。

1. フェリー	2. 自家用車	3. バイク
4. バス	5. タクシー	6. 自転車
7. 徒歩	8. 電車	
9. その他（例：プレジャーボート等）（具体的に：_____）		

※『主要な交通手段』とは、ご自宅～宇野港間で、移動距離が最も長い交通手段を指します。

【これからの見込み】をおたずねします

問18. （これまでの来訪の有無に関わらず）今後、宇野港宇野地区の「大型旅客船ターミナル施設」を訪問してみたいと思われませんか。

1. 「大型旅客船ターミナル施設」を訪れてみたい。
2. 興味がない

—【問18で1を選択した方へおたずねします。】【2を選択した方は問20へ】—

問19. 「大型旅客船ターミナル施設」には、何を目的に訪れてみたいですか。該当する番号をすべて記載して下さい。

1. 散策	2. 休憩	3. 海の眺望
4. 釣り	5. 旅客船への乗船	
6. 地区内で開催されたイベント、レクリエーションへの参加		
7. 仕事		
8. その他（具体的に： _____）		

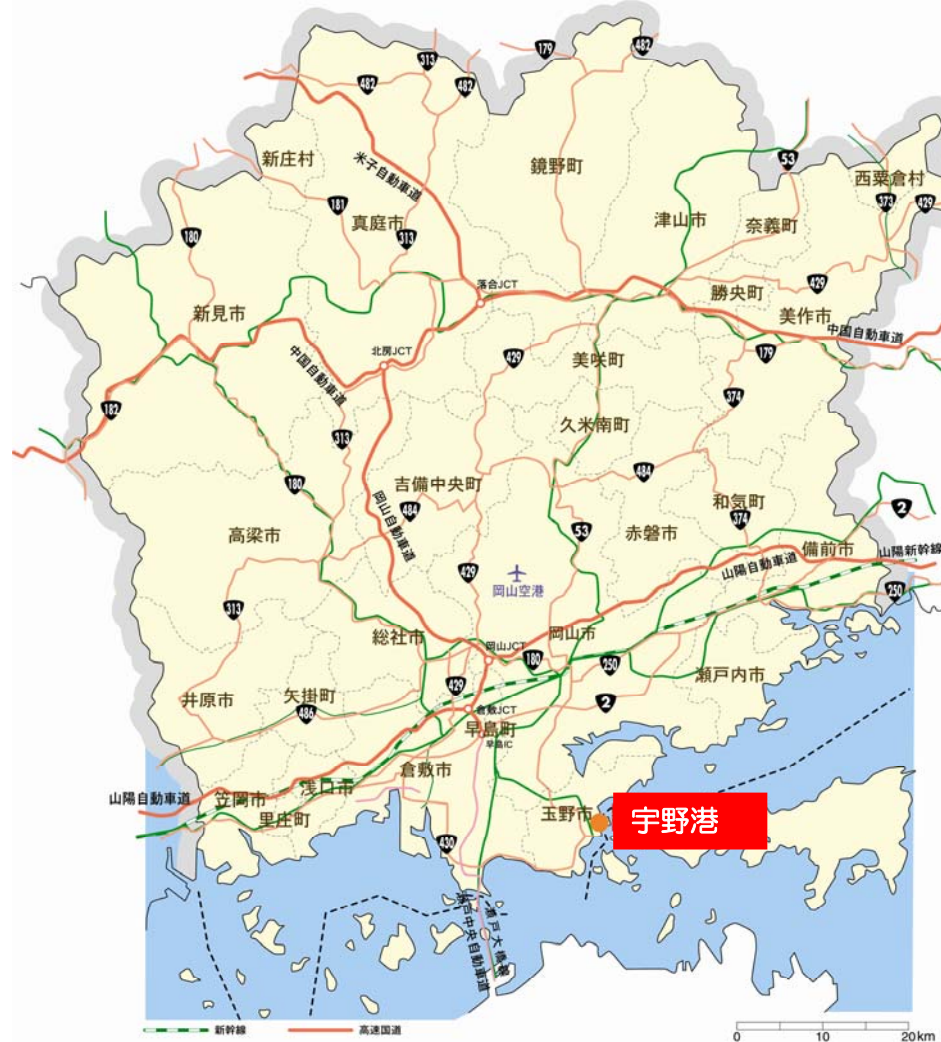
問20. 最後に、本アンケート調査の対象である「大型旅客船ターミナル施設」に対して、ご意見・ご要望等がございましたら、ご自由にお書き下さい。

～～ 以上で質問は終了です。ご協力ありがとうございました。～～

宇野港宇野地区「大型旅客船ターミナル」の概要について

①宇野港の位置

瀬戸内海の島々への玄関口として多くの人々が行き交う「宇野港」その宇野港は、JR岡山駅から宇野線で50分弱の瀬戸内海に面した玉野市にあります。

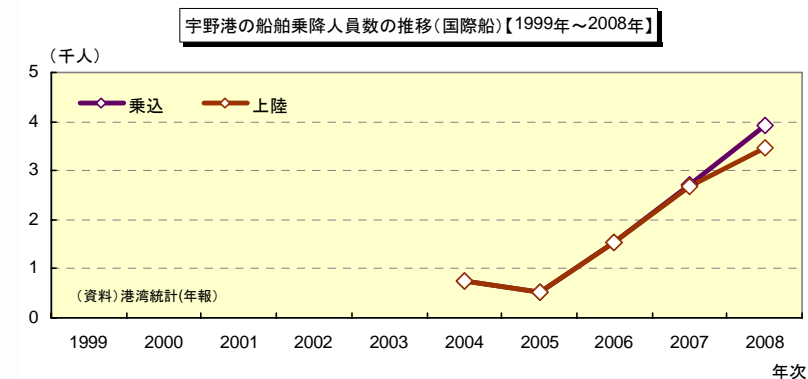
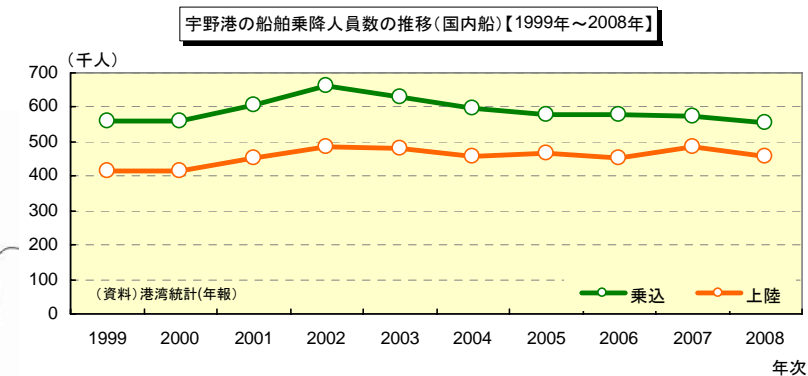


②港の利用状況

明治時代に高松間の連絡航路が開かれた後、列車、穀物、外材木を積んだ大型船で賑わいました。昭和63年に瀬戸大橋開通と同時に宇高連絡船は廃止されましたが、現在でも1日70便以上のフェリーが発着しており、人や車で賑わう海路の拠点となっています。



宇野港では、近年急激に外国航路の客数が伸びています。



③完成した「大型旅客船ターミナル」の概要



宇野港には、このような施設が完成しています。

施設	規格など
旅客船ターミナル	延長 280m 水深 10m (耐震岸壁)
緑地	1.3ha (阪神甲子園球場のグラウンド面積程度)、緑地 (公園)
主な利用	外航クルーズ、地震時の緊急物資輸送など

④旅客船ターミナル

宇野地区では、平成18年5月に大型旅客船ターミナルが完成し、世界の大型旅客船の寄港と同時に、多くのイベントも行っています。

また、宇高連絡線跡地の活用により、潤いと賑わいのある24時間活動型のウォーターフロントの形成を目指した再開発事業が現在も進行中です。



宇野港には、こんな大型客船もやってきています。

(次項へつづく)



飛鳥II (11/5 寄港)



ぱしふいっくびいなす キャンドルナイト



日本丸 歓迎式典



新船 にっぽん丸

宇野港に寄港する代表的な大型国際旅客船

	飛鳥II	クリッパー オデッセイ	ぱしふいっく びいなす	にっぽん 丸(新)
総トン数	50,142 t	5,218 t	26,594 t	21,903 t
全長	241 m	103.6 m	183 m	167 m
旅客定員	800 名	128 名	680 名	619 名
	11 月寄港	多数寄港	多数寄港	寄港

出典：数字で見る港湾2010、船社HPより

また、多くのイベントも行われています。

これまで開催された主なイベント

- 宇野港ゆめ市場
・産物、農産物、果物、工芸品、骨董、県内の特産品の販売等
- 14th たまの・港フェスティバル2010
- ぱしふいっくびいなす寄港時 ・瀬戸内ディナークルーズ
- 飛鳥II 寄港時 ・入港セレモニー、船内見学会

⑤耐震強化岸壁

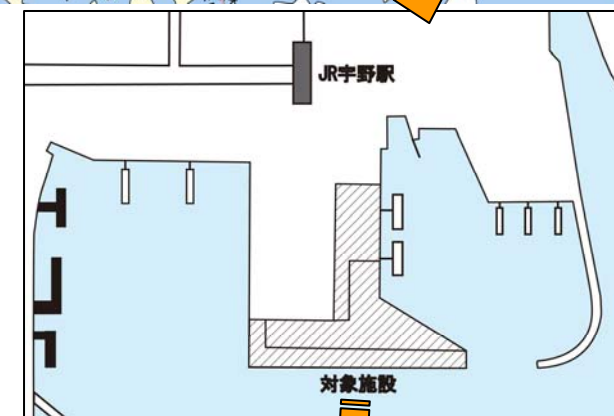
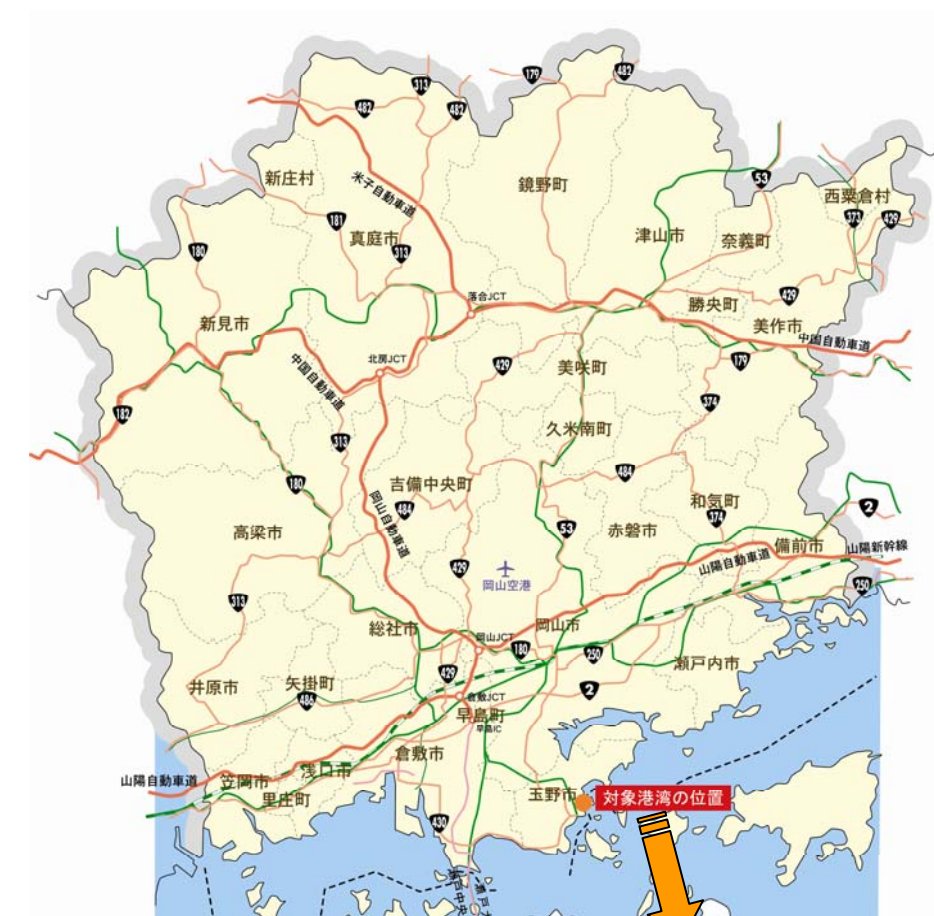
大規模な地震が発生した場合、海上輸送は、臨海部や内陸部の被災者に対して、緊急物資や避難者の輸送などの中心的な役割を果たします。(阪神淡路大震災の教訓)

宇野港では、震災直後の緊急物資輸送はもとより、被災地の復旧・復興の支援拠点としての機能、避難地の整備や救援・復旧支援基地の用地として「オープンスペース」を確保しています。このように、この旅客船岸壁は、大規模地震時の緊急物資輸送にも対応できる耐震強化岸壁として整備されています。



耐震強化岸壁整備位置

アンケートでお尋ねする対象施設はこの位置にあります



大型旅客船ターミナル施設 (アンケート対象施設)

この「宇野港旅客船ターミナル」に関して、お答え下さい。