

資料3-2

関東地方整備局

事業評価監視委員会

(平成19年度第4回)

横浜港大榎橋地区旅客ターミナル整備事業

事後評価

大さん橋ふ頭の概要



H19.9.22 京浜港湾事務所撮影

- ・横浜港で最も古いふ頭で、1894(明治27)年の完成以来、我が国の海の玄関として活躍
- ・「にっぽん丸(全長166.6m)」など3万トン級までの客船は同時に4隻、「飛鳥Ⅱ(241m)」、「クイーンエリザベスⅡ(293.5m)」級の客船であれば同時に2隻着岸可能
- ・平成18年の客船寄港数は145隻(外航41隻、内航104隻)で、平成15年以降は4年連続で国内1位となっている
- ・政府の推進するビジットジャパンキャンペーンにも大きく寄与

再整備の必要性

大さん橋は、明治25年から27年にかけて建設され、その後改修及び拡張工事が行われてきたが、鋼材の腐食やコンクリートの劣化など、補修による対応が限界に達したため再整備が必要となった

【再整備以前の工事】

- ・ 1892～1894 最初の修築工事
- ・ 1912～1917 拡張工事
- ・ 1924～1925 震災復旧工事
- ・ 1932～1936 延伸及び拡張工事
 - 岸壁は1986年に耐用年数50年経過
- ・ 1964 基部拡張及び上屋改造工事
 - ターミナルは1993年に耐用年数30年経過

再整備前



●大さん橋及びターミナル等（再整備前）の物理的老朽化・機能不足の状況



鋼材の劣化



施設の老朽化



駐車場スペースの不足

再整備事業の概要

○整備目的

- ・ ふ頭の再整備による国内、外航クルーズの誘致と国民のクルーズ機会・志向の向上
- ・ 旅客船整備と一体化した環境整備による横浜港の魅力向上

○整備内容

- | | | |
|----------------|---|--------------------|
| さん橋及びターミナルの老朽化 | → | さん橋等の撤去・新設 |
| 駐車場スペースの不足 | → | 中央部分を50m拡幅 |
| 魅力の向上 | → | 24時間開放の屋上広場、ホールの設置 |

○整備期間

S 6 1 ~ H 1 4

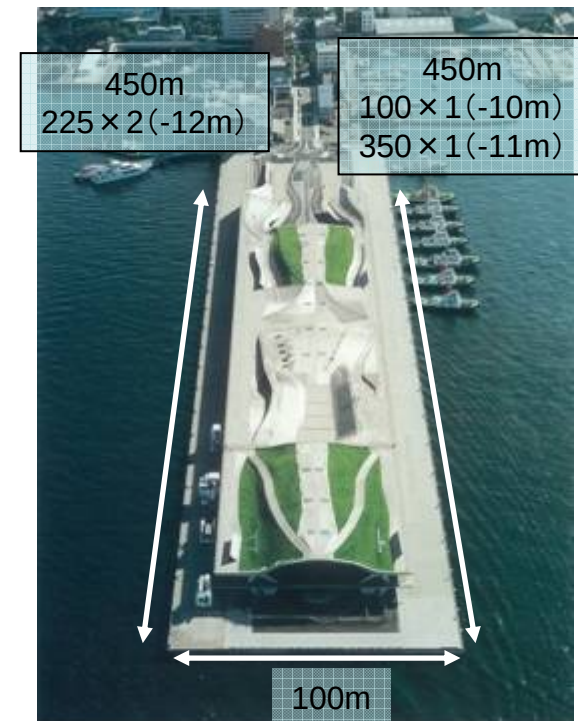
(大栈橋ホールを除いてH 1 4 . 6 オープン、大栈橋ホールはH 1 4 . 1 2)

○整備費用：約460億円



幅100m、長さ450m
新港側岸壁
延長100m 幅20m 水深10m
延長350m 幅20m 水深11m
山下側岸壁
延長225m 幅20m 水深12m × 2

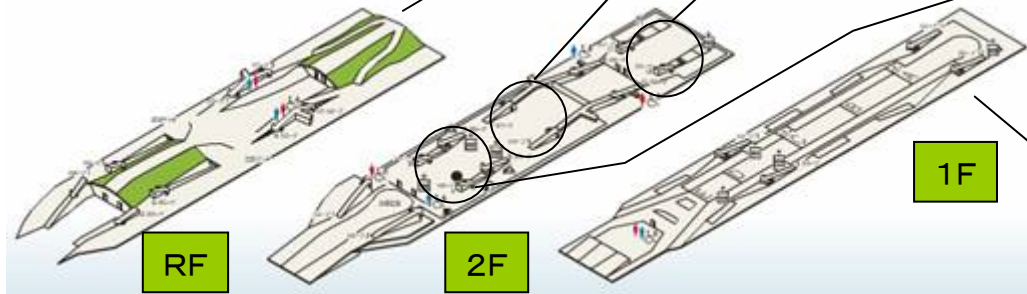
再整備後の状況



ターミナル
地下1階、
地上2階建て・鉄骨造

建物の長さ約430m、
最高高さ約15m、
幅約70m

面積: 約44,000m²



屋上広場
誰もが自由に散
策できる24時間
オープンの広場



2F 大さん橋ホール
イベントや講演会、展
示会、パーティなどの
様々な催事に利用され
る。レストランも営業し
ている。



2F CIQプラザ
税関・出入国管理・
検疫を行う。



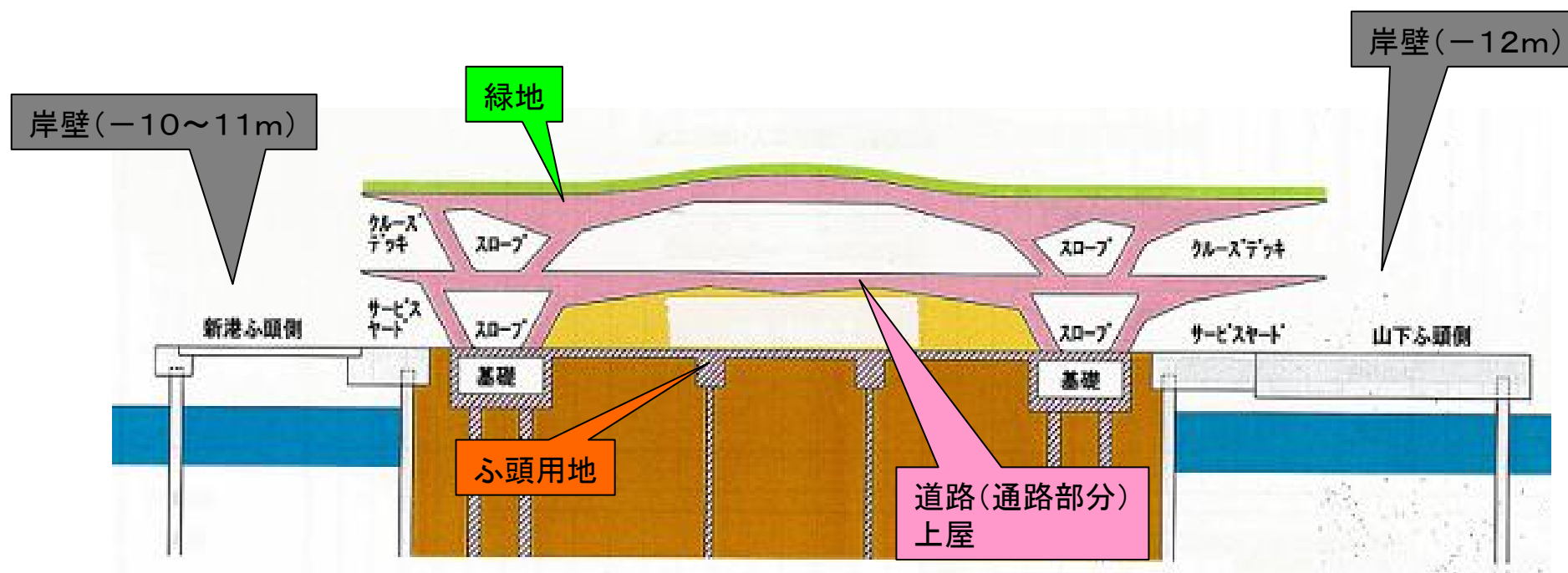
2F 出入国ロビー
乗船手続を行う。イン
フォメーション、待合ス
ペース、カフェ、ショップ
もある。



1F 駐車場

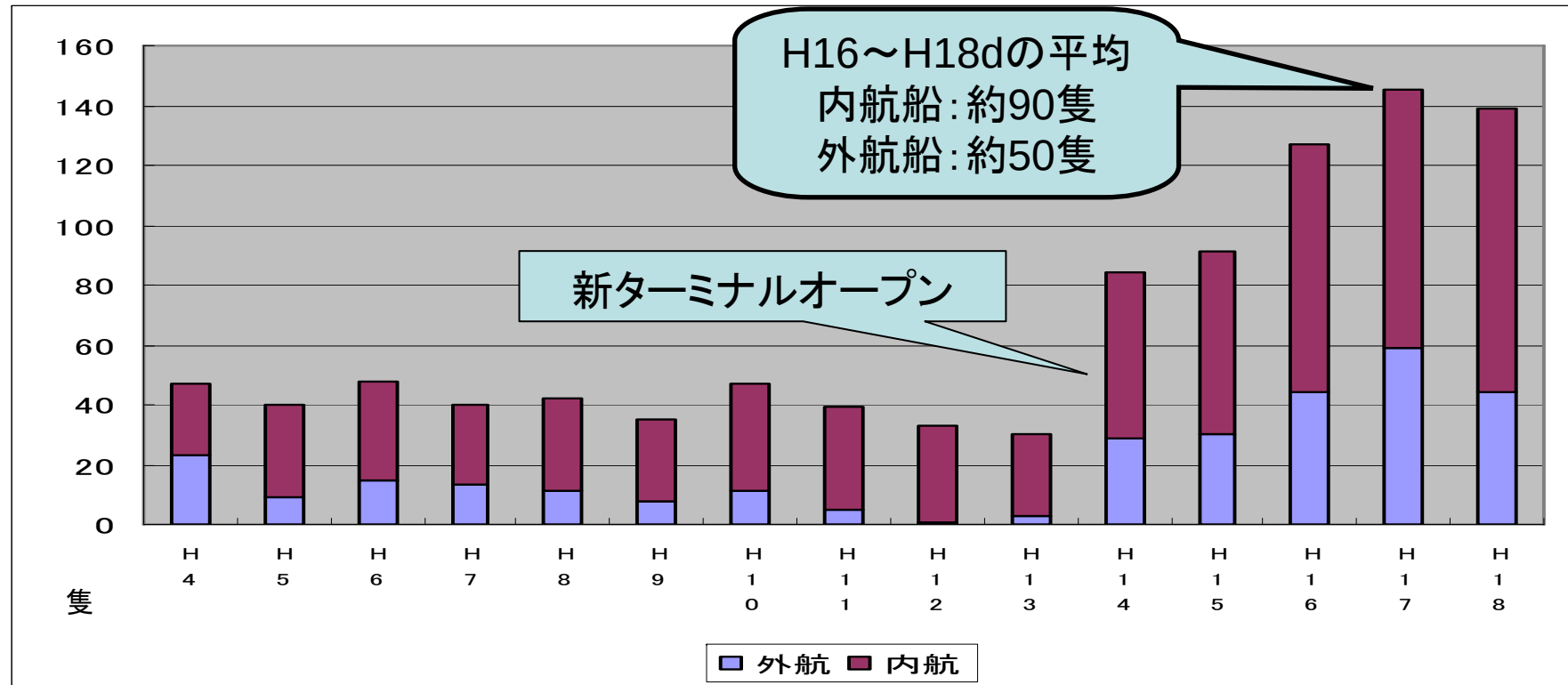
図面と写真は「大さん橋プロジェクト」のパンフレットより抜粋

施設別事業費



施設	施工内容	施工期間	金額(百万円)
岸壁	老朽化した棧橋の撤去と新棧橋の建設	S61~H11	19,460
ふ頭用地	中央部分の埋立	H11~14	1,191
道路	新ターミナルの建設(本体の通路部分)	H11~14	4,805
上屋	新ターミナルの建設(本体)	H11~14	19,391
緑地	新ターミナルの建設(屋上の緑地)	H11~13	901
総事業費			45,748

客船寄港数の変遷



《クイーンエリザベス2》
全長 293.5m 乗客定員 1,791名
船籍 イギリス

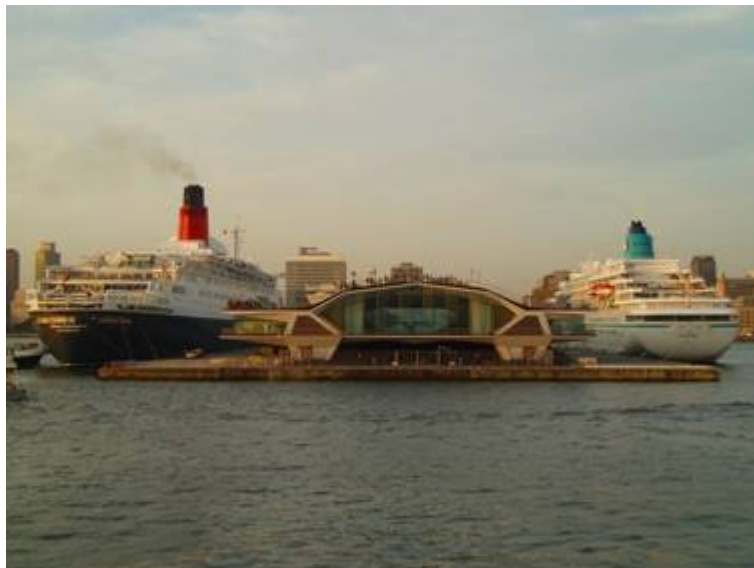


《サファイア・プリンセス》
全長 290m 乗客定員 2,670名
船籍 バミューダ



《飛鳥Ⅱ》
全長 241m 乗客定員 720名
船籍 日本(横浜)

QE2の入港の風景



QE2見たくて4万5千人

イギリスの豪華客船クイーン・エリザベス2世号（QE2、7万827トン）が8日早朝、横浜に入港した。大さん橋の反対側には、バハマ船籍の客船「マリン」（2万6000トン）も停泊。両船のそろい踏みを見ようと、早朝から約5千人の市民やファンが詰めかけた。

QE2は1月8日に米ニューヨークを出発し、109日間世界一周の途中。午後4時に大阪に向けて出港した。横浜入港は3年ぶり、75年の初寄港以来20回目。

QE2は船首を山下公園側に向けて停泊。集まった人たちが優美な姿にカメラを向けていた。

東京都葛飾区の公務員日南燈さん38は家族5人で午前7時にやって来た。子どもたちに見せたいと願って、学校を休ませた。

大さん橋は日中も多くの見物客で混雑し、港湾局によると計4万5千人が訪れたという。

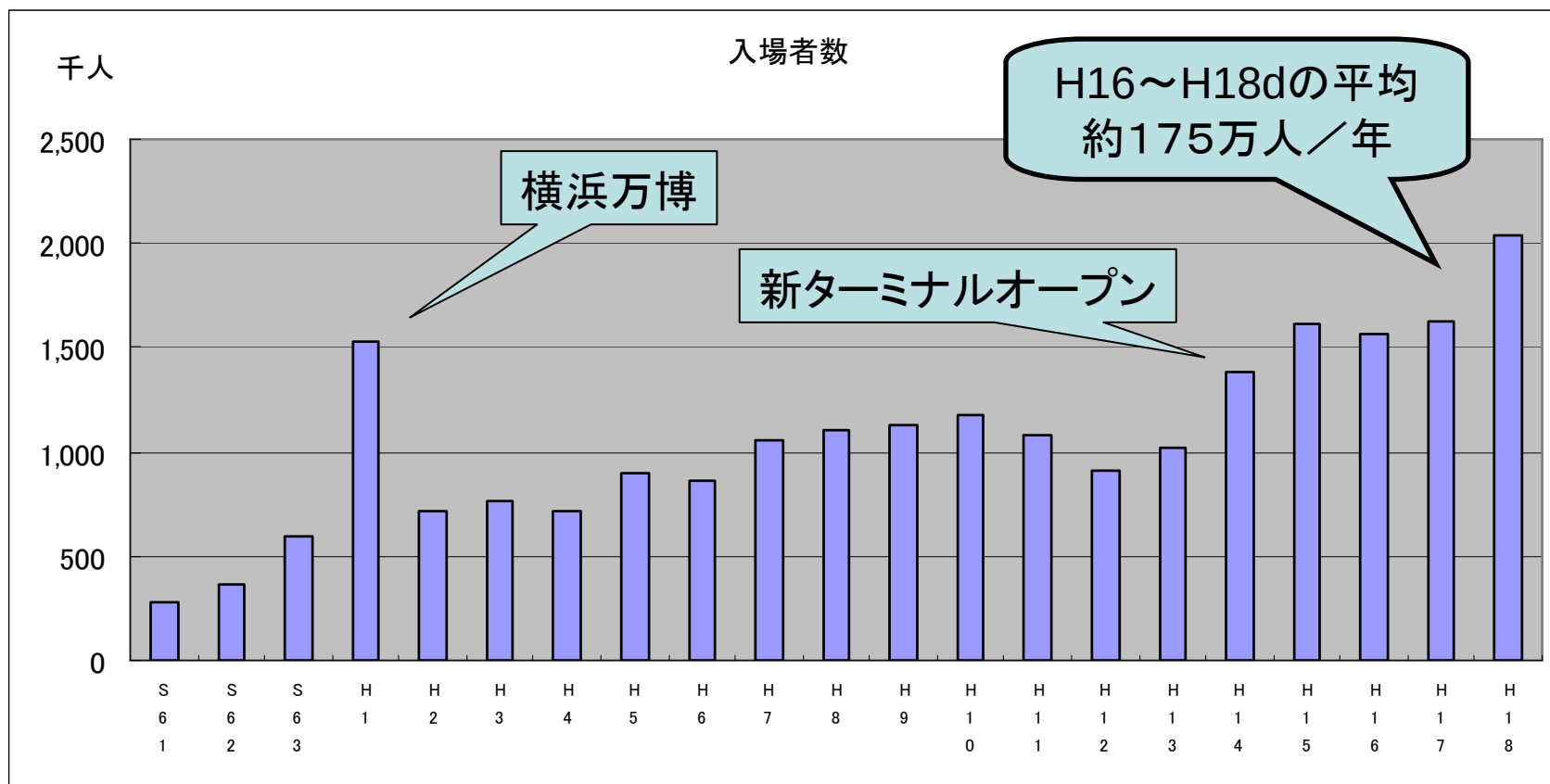
横浜市港湾局が公募した船内の市民見学会には、定員の100組200人に対し、1万8740組もが応募した。神奈川県から来た見物客、山下英子さん（55）は「ゆつたりとしたつくりで、時間の流れが違う感じが、船内のバーでお酒を飲んだらいいだろうな」と思いました。

て来ました。大きくてびっくり。いつか乗ってみたいですね。

横浜市港湾局が公募した船内の市民見学会には、定員の100組200人に対し、1万8740組もが応募した。神奈川県から来た見物客、山下英子さん（55）は「ゆつたりとしたつくりで、時間の流れが違う感じが、船内のバーでお酒を飲んだらいいだろうな」と思いました。

2007.03.07朝日新聞35面

入場者数の変遷



ヨコハマ ハワイ・フェスティバル



「ようこそ！横浜 ジャポニズム カーニバル」

便益の考え方

Without ケース(再整備なし)

老朽化のため岸壁が使用できなくなり、来訪者も存在しない

With ケース

【現在の大さん橋】

平成16～18年の客船の平均寄港数 137隻／年

平成16～18年度の平均来訪者数 約175万人／年

計上する便益

- ・移動便益
乗船者の要する移動コストが削減される事による便益
- ・交流・レクリエーション便益
交流機会の増加による便益
- ・国際観光支出の増加便益
外航クルーズ利用者による観光支出の増加
- ・供給者の営業収益の向上便益
外航クルーズ船の寄港に伴う船社の旅客収益、入港に伴う収益

【移動便益】

居住地から大さん橋までの移動コストと、大さん橋が存在しない場合に代わりに利用する港までの移動コストを比較して、差額を便益として計上

●外航クルーズ船

- ・ 背後圏を東日本とし人口比により利用者を配分、代替港は東京港と神戸港

【乗降者数】 22千人 【移動コスト削減額】 1.9億円

●内航クルーズ船

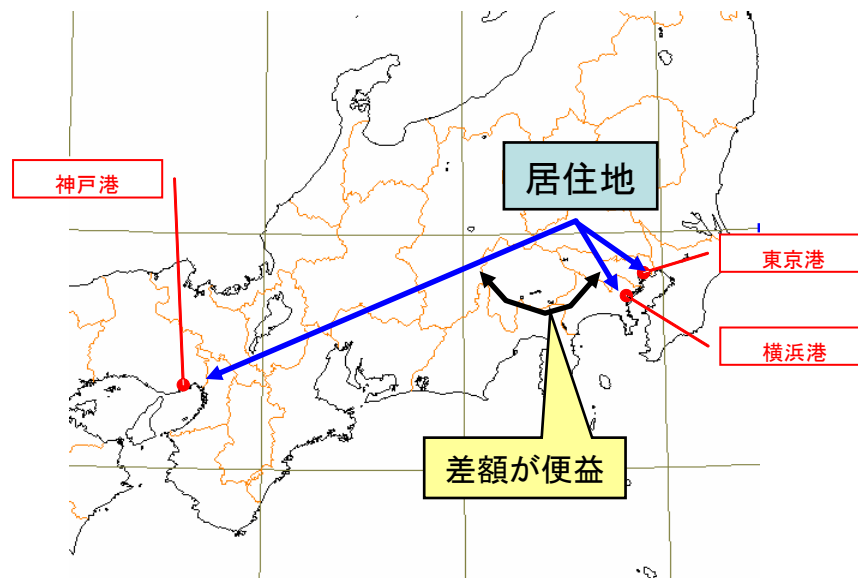
- ・ 背後圏を関東地方とし人口比により利用者を配分、代替港は東京港

【乗降者数】 53千人 【移動コスト削減額】 0.4億円

●港内クルーズ船

- ・ 背後圏を神奈川県とする、代替港は東京港

【利用者数】 235千人 【移動コスト削減額】 8.3億円



移動コスト削減便益
10.6億円／年

【交流・レクリエーション便益】

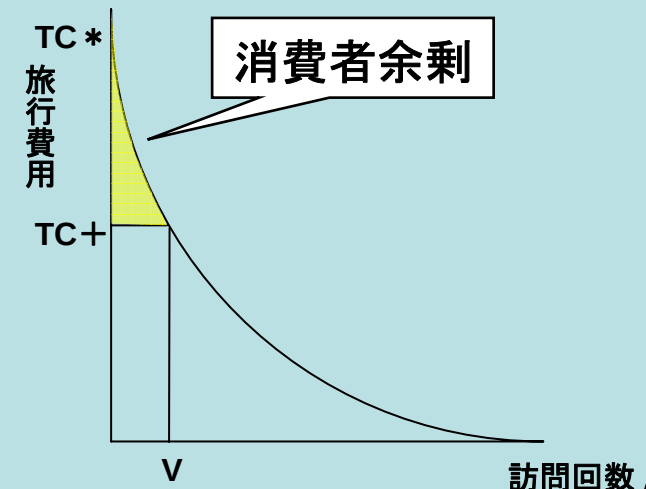
対象プロジェクトの実施により、寄港する旅客船やターミナルの見学者、港湾緑地利用者の増加により発生する交流機会の増加による便益をTCM（旅行費用法）を用いて計上

TCMとは

訪問者が費やす旅行費用が人々の支払意思額を反映しているものと仮定し、旅行費用とアンケートデータを用いて、訪問頻度関数を推定し、消費者余剰を計測する手法

※代替財を考慮しない場合、過大評価になる可能性が考えられるが、代替施設の特定化は困難である。このため、アンケートにより代替施設への訪問を行う人数を来訪者数から減ずる事とした。

大さん橋への年間来訪者数：175万人（H16～18d平均）
代替施設へ訪問しない人の割合：64%
代替施設へ訪問しない人の人数：175万人×64%＝112万人



【来訪者数】×【消費者余剰】＝【年間便益】

112万人 × 12,200円／人 ＝ 136億円／年

【国際観光支出の増加便益】

対象プロジェクトの実施により外航クルーズ船の寄航数が増大し、乗船客及び乗組員が一時上陸し、観光ツアーへの参加や土産品の購入を行なうことにより、地域の観光産業の収益が増加

関東圏内（東京港、横浜港）の大さん橋整備後の一時上陸者数（純増分）を計算の対象

※大さん橋の新ターミナル再整備期間中（H11 d～H13 d 平均）と現在（H16 d～H18 d 平均）の関東圏内の一時上陸者の差を純増分とする

$$\begin{array}{rcl} \text{【一時上陸者数】} \times & \text{【平均消費額】} & = \text{【年間便益】} \\ 1,400 \text{人} \times & 12,700 \text{円} / \text{人} & = 0.2 \text{億円} / \text{年} \end{array}$$

※一時上陸者数（純増分）・・・出入国管理統計より

※平均消費額・・・「(独)国際観光振興機構(JNTO) 訪日外客消費動向調査2005」より

【供給者の営業収益の向上便益】

対象プロジェクトの実施により、外航クルーズ船の寄港数が増加し、入港による港湾施設利用料金収益や港湾作業の増加に伴う収益の増加が見込まれ、営業収益が向上

●入港による港湾施設利用料金、港湾作業の増加に伴う収益

関東圏内(東京港、横浜港)の大さん橋整備後の隻数(純増分)を計算の対象

【外航クルーズ船の入港隻数】 × 【一隻あたりの経済効果】 = 【年間便益】

$$30 \text{ 隻} \times 8,600 \text{ 万円/隻} = 26 \text{ 億円/年}$$

【クルーズ船入港による経済効果】横浜市 横浜港の経済効果調査より

入出港関係……船舶動静通知、水先案内、曳船 等(約90万円)

入港料、租税関係…入港料、岸壁使用料 (約35万円)

港内関係諸経費……給油、食料品、清水、消耗品関係、その他諸経費
(約8500万円)

ターミナル経費……渡船橋使用料、ポーター費 (約15万円)

●旅客ターミナル施設における各種施設(駐車場代、ホール利用料等)の使用料収入による営業収益

2億円/年

年間便益 : 26億円/年 + 2億円/年 = 28億円/年

便益算定結果【割引後】

億円

項目	内容	金額
費用	総事業費	690
	管理運営費	121
	合計	811
便益	移動便益	282
	交流・レクリエーション便益	3,562
	国際観光支出の増加便益	5
	供給者の営業収益の向上便益	741
	合計	4,590
B－C		3,779
B／C		5.7

事業評価のまとめ

①事業の評価

横浜港大栈橋地区旅客ターミナル整備事業は、事業完了後一定期間が経過したため、事後評価を行った。

- ・大さん橋地区旅客ターミナルは事業完了後、現在も十分な利用が図られており、有効に利用されていることが確認された。
- ・B／Cは、5.7と算出され、投資効率性のある事業であることが確認された。

以上のことから、事業実施の効果があったことが確認された。

②今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・本事業は、十分な事業効果が発揮されたと判断される。
- ・今後、さらなるサービスレベルの向上、クルーズ及びターミナル利用の促進に努めることとする。

③同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法見直しの必要性

- ・同種事業についても、クルーズの需要動向やその分布等の把握に努める。