

事後評価結果

【空港整備事業】

(独立行政法人等施行事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
<p>中部国際空港 整備事業 (H10～H16年 度) 中部国際空港 株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>6,431</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)                      費用：当初計画(7,680億円)→VE採用、価格交渉などの工事コスト縮減等(6,431億円)                      需要：国際旅客 (平成17年度) (平成20年度)                          予測値 5,049千人 5,544千人                          実績値 5,330千人 4,976千人                      国内旅客 (平成17年度) (平成20年度)                          予測値 7,118千人 7,839千人                          実績値 7,022千人</p> <p>総便益(B)：20,961億円                      総費用(C)：9,747億円                      費用便益分析結果：費用便益比 2.2、純現在価値 11,214億円、経済的内部収益率 8.1%</p> <p>(事業の効果の発現状況)                      ○3,500mの滑走路が海上に建設され、国際長距離便の就航や24時間運用が可能                      ○旅客・貨物施設などの空港機能が拡充され、増大する航空需要に的確に対応可能                      ○国際線と国内線を同じフロアの左右に配置し、内陸乗継における旅客利便性が向上                      ○貨物地区に総合保税地域制度や無ナンバー車両通行帯の導入など貨物の利便性が向上                      ○地域の人口、税収等の増加や空港周辺の土地利用促進による地域活性化等の波及効果                      ○ダイバート機受入れやILSのCATⅢ化による最低気象条件緩和等による安全安心な空港 等</p> <p>(事業実施による環境の変化)                      特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化)                      ○世界的な景気後退など、当初前提条件の実質経済成長率が現実と乖離                      ○定期航空路線の一元化のところ、現状では県営名古屋空港に路線が一部存続</p> <p>(今後の事後評価の必要性)                      費用便益分析におけるB/Cが2.2であり、かつ、定量的・定性的にも事業効果は十分にあることから、改めて事後評価を実施する必要は特段無し</p> <p>(改善措置の必要性)                      費用便益分析においても、定量的・定性的評価においても、事業効果は十分に認められるものであり、改善措置の必要は特段無し。                      なお、引き続き、地元関係者と連携・協働し、航空旅客・貨物に対する需要拡大、利便性向上及び一般来港者の集客活動に向けた取り組みを実施中。</p> <p>(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)                      事業投資効果の確認が適切に実施されており、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は特段無し。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部国際空港株式会社                      空港計画グループ                      (グループリーダー                      中園浩吉)</p>