

再評価結果一覧

【空港整備事業】

(独立行政法人等施行事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠							
関西国際空港 2期事業 関西国際空港 株式会社	再々評価	14,260	16,786	利用者便益（所要時間短縮効果、費用節減効果、運航頻度増加効果）、供給者便益 発着回数： 2期事業が完成した場合 23.0万回/年 2期事業が未実施の場合 約13万回/年 国際旅客 1,108万人 平成37年度 国内旅客 454万人 平成37年度	12,728	1.3	・関西国際空港は沖合約5kmの海上に建設されていることから、陸域における航空機騒音の問題は発生しない。 ・完全24時間運用可能な空港であることから、深夜早朝における航空機の就航を可能とし、サプライチェーンの最適化を図り、リードタイムの短縮に寄与することができる。また、24時間運用を維持しながらの施設改修が可能であり、適切な維持管理を行うことができる。	・「4,000m級複数滑走路+完全24時間運用可能」という特長を活かした空港能力のフル活用により、国際拠点空港としての役割を果たし、国際競争力の強化を図る必要がある。 ・平成22年5月の国土交通省成長戦略会議のとりまとめにおいて、関空・伊丹の事業運営権を一体で民間にアウトソース（コンセッション契約）することにより関空のバランスシートを改善する手法を基本に、その可能性を追求することとされている。また、施設使用料・着陸料等の戦略的引き下げやLCC専用ターミナルの整備等を可能とし、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成やLCC誘致によるインバウンド受入拠点としての地位を確立することとされている。	評価手続中※ （残事業は「原則凍結」とする。）	本省 航空局 空港部 近畿圏・中部圏空港政策室 (参事官 岡西康博)

※

①平成22年5月の国土交通省成長戦略会議のとりまとめにおいて、関西国際空港を伊丹空港と経営統合し、両空港の事業運営権を一体としてアウトソース(コンセッション契約)することとしている。今後の事業については、コンセッション契約を結ぶ民間事業者の経営判断に委ねるため、「評価手続中」とし、残事業は「原則凍結」とする。

②ただし、国土交通省成長戦略会議のとりまとめに位置づけられた、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成やLCC誘致によるインバウンド受入拠点としての地位を確立するための事業のうち、コンセッション契約までの間にも早急に整備をすることが不可欠なものがある場合は、事業運営の徹底的な効率化を実現しつつ、事業の効果を検証し、その具体化を図るものとする。