

事後評価結果  
【空港整備事業】  
(直轄事業)

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)
新北九州空港建設事業 (H5-H17年度) 九州地方整備局・大阪航空局	5年以内	1,024	<p><b>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</b> 費用：H14事業評価(980億円)→台風被災に伴う対策費増等 開港時(1,024億円)</p> <p>需要：国内旅客 (平成19年度) 予定路線・開設路線            予測値 2,833千人 羽田、新千歳、中部、大阪、関西、鹿児島、宮崎、那覇            実績値 1,239千人 羽田、(名古屋)、(那覇)            その他開設路線 旅客便：ソウル、(上海)、(ウラジオストク)            貨物便：上海、生体馬・牛のチャーター便、(羽田)            ( )内の路線は現在廃止</p> <p>総便益(B)：1,369億円            総費用(C)：1,362億円            費用便益分析結果：費用便益比 1.0、純現在価値 7億円、経済的内部収益率 4.0%</p> <p><b>(事業の効果の発現状況)</b>            ○2,500mの滑走路が海上に建設され、騒音の影響がなく24時間運用となり深夜早朝便が就航            ○国内線旅客は旧空港の約4倍、貨物は約50倍に増加            ○国際旅客(ソウル便)・貨物便(上海便等)が就航            ○大型機(B747-400F)によるチャーター便の就航            ○ILSの整備により、就航率が向上し、欠航等による不安要素が解消された</p> <p><b>(事業実施による環境の変化)</b>            特になし</p> <p><b>(社会経済情勢の変化)</b>            ○世界的な景気後退、航空会社の経営環境の悪化            ○新型インフルエンザの流行による利用の減少</p> <p><b>(今後の事後評価の必要性)</b>            前回評価時のB/C1.9に対し、今回評価のB/Cは1.0と大幅に減少した。なお、今回の評価は、今後の利用促進効果等を考慮することなく、国内線については羽田路線のみで将来減少、その他国際旅客、国内貨物及び国際貨物は現状の利用実績を基に行ったものである。            B/Cは1.0を超えていること、羽田線の増便、釜山線の新規就航が予定されており、現在の利用状況が悪化しない限り、現段階では「事業評価監視委員会(以下「委員会」)」の案件として再度、事後評価の対象とする必要はないと判断される。            しかし、当初の需要見込みを大幅に下回っているのは事実であり、今後も、空港の利用状況の動向について引き続き注視していく必要があり、「委員会」へ報告していくこととする。</p> <p><b>(改善措置の必要性)</b>            前回の再評価時に行った需要予測(平成19年度で約280万人)に対し、実績値は約110万人と大幅に下回っている。このため、需要を見込んだ路線に航空会社が参入していない要因等を分析した上で、地元で取り組んでいる国際定期貨物便、チャーター便の誘致を含め、24時間空港の特性を最大限活かした利用促進策を今後さらに講じることが必要である。</p> <p><b>(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)</b>            本事業については、利用実績が航空需要予測を大幅に下回り、B/Cも再評価時を大幅に下回った。            現在、国交省全体として将来交通需要推計の改善に取り組んでいるが、特に航空需要予測については、再度このようなことがないように、昨秋の事業仕分けでの議論も踏まえ、本事業の需要予測に対する検証を早急実施する。            また、今後新たな施設整備を行う場合には、需要予測を厳格に行うとともに、当該施設整備の必要性や効果について厳しく精査していく。</p>	対応なし	九州地方整備局 港湾空港部 空港整備課 課長：外戸保 勝  大阪航空局 空港部 空港企画調整課 課長：鈴木 賢治