

事業評価カルテ(事後評価)

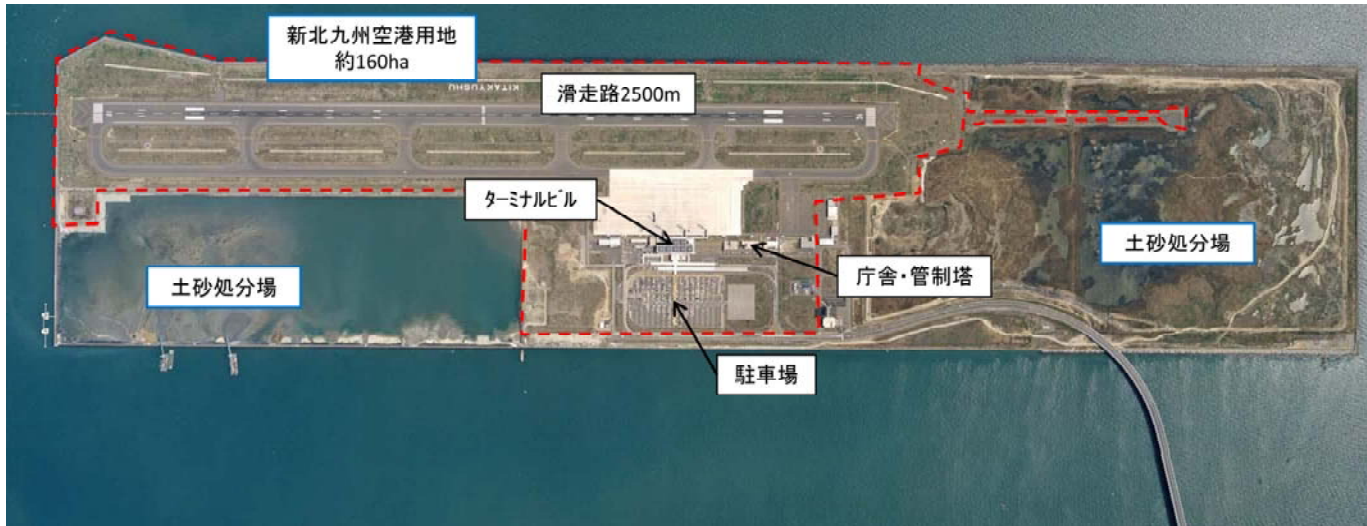
航空 【 空港整備事業 】

平成	22	年度								
事業名(箇所名)	新北九州空港建設事業		担当課長名	九州地方整備局 港湾空港部 空港整備課長 外柙保 勝 大阪航空局 空港部 空港企画調整課長 鈴木 賢治				事業主体	九州地方整備局 大阪航空局	
実施箇所	カルテ表示項目									
	福岡県 北九州市、京都郡苅田町									
	検索対象都道府県(複数可)		福岡県							
該当基準	事業完了後5年以内の事業									
主な事業の諸元	旧北九州空港(滑走路長1,600m)の代替として、沖合の海上に新空港(滑走路長2,500m)を整備する。大型機材の就航を可能とし、北九州圏域の航空需要に対処できるよう輸送能力の向上を図る。									
事業期間	事業採択	平成5年度	完了	平成17年度						
総事業費(億円)	採択時	約980億円	完了時	約1,024億円						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 本空港の前進である旧北九州空港は、滑走路長が1,600mと短く小型ジェット機しか就航していなかった。滑走路延長等の基本施設の拡張整備を行う必要があったが、旧北九州空港は3方を山に囲まれ、東側には曾根干潟が広がって環境の側面から埋め立てはできず、空港周辺は市街化が進んでいるため、滑走路の延長は不可能であった。</p> <p><達成すべき目標> ・大型機材対応の2500mの滑走路を建設し、北九州圏域の航空利用者の利便性向上を図る</p> <p><今後の展開> ・九州で唯一の完全24時間空港としての利点を活かした深夜早朝便の利用(国際旅客チャーター等) ・地元自治体における空港利用促進協議会で国際航空貨物利用促進や航空機産業の誘致を進めており、九州唯一の国際定期貨物便が就航している。</p> <p><政策体系上の位置付け> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:航空交通ネットワークを強化する</p>									
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<p>費用:台風被災の影響による工程の見直しに伴う費用増等(44億円) 工期:当初工期より6ヶ月延長 需要: 予測値(平成19年度) 実測値(平成19年度) 国内旅客 2,833千人 1,239千人</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益(億円)	1,369	C:総費用(億円)	1,362	全体B/C	1.0	B-C	7	EIRR (%)	4.0
事業の効果の発現状況	<p>・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>									
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	<p>・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>									
今後の事後評価の必要性	<p>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>									
改善措置の必要性	<p>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>									
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	<p>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、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に進め実施する。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>									
対応方針	対応なし									
対応方針理由	投資効果が確認されたため。									
その他	特になし									
事業評価監視委員会HP	http://www.qsr.mlit.go.jp/s_top/jigyo-hyoka/									

位置図



概要図



新北九州空港建設事業
費用便益の概要

主な便益

項目	区分	原単位			便益(代表年)	
			単位	備考		単位
利用者便益	所要時間の短縮・費用の低減	国内・国際旅客: 3, 165	円/時	計測方法については、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル」を参照。	38	億円/年
供給者便益	着陸料収入・航行援助施設利用料等	—	—	—	14	億円/年

主な費用

費用項目	建設費(用地費、工事費、補償費)、改良再投資費
事業の対象施設	護岸、空港用地(約160ha)、滑走路(2500m)、誘導路、エプロン、道路駐車場、航空保安施設、気象施設 等

