

平成18年度予算に係る航空関係公共事業評価

再評価結果

【空港整備事業】

(公団等施行事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価	対応方針	担当課 (担当課長名)
			総便益 (億円)	便益の主な根拠					
関西国際空港2期事業 関西国際空港株式会社	10年 継続中	14,374	82,329 (82,404)	利用者便益 (所要時間短縮効果、費用節減効果、運航頻度の増加効果)、供給者便益 発着回数： 二期事業が完成した場合 23.0万回 二期事業が未実施の場合 13.3万回 国際旅客 2,973万人 平成35年度 国内旅客 1,213万人 平成35年度	14,533 (5,291)	5.7 (15.6)	・地域経済への波及効果。 ・災害地における日本全体の空港機能のリダンダンシーの確保。	継続	国土交通省航空局飛行場部 関西国際空港・中部国際空港監理官 (渡邊 良)

()内は残事業の投資効率性を考慮した場合。
限定供用により2007年から効果が発現されることから、計算期間を2057年度までとしている。

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)	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)
釧路空港滑走路延長事業 (H6年度～H12年度) 北海道開発局 東京航空局	5年以内	139	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 東京路線利用者数 計画 543千人(H12年度) 実績 531千人(H12年度)、562千人(H16年度) 工期 事業着手時 H12年度供用開始予定 H12年度供用開始 全体事業費 事業着手時 11,391百万円 事業完了時 13,943百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B:206億円、C:167億円)</p> <p>(事業効果の発現状況) ・東京路線は今後も需要が増加し大型機の就航が見込まれる。 ・国際チャーター便は既に大型機が就航しており、今後も増加が見込まれる。 ・追風制限、横風制限、滑走路コンディションの条件緩和により、欠航の約2割、遅延の約1割が救済できている。</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) ・国際線については、台湾等のビザ免除措置、中国からの訪日団体観光ビザ発給対象地域の中国全土への拡大、釧路空港の動植物検疫空港の指定など今後も乗降客の増加が見込まれる。 ・知床世界遺産登録により、平成17年度の夏は観光客が増えており今後の増加が期待出来る。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 大型機による国際チャーター便の就航、冬季の就航率の改善、遅延の減少が実現しており、東京路線の需要も順調に推移していることから、今後の事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 特になし</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) 特になし</p>	対応なし	北海道開発局 港湾空港部空港課 (課長 笹島隆彦) 東京航空局飛行場部 空港整備調整課 (課長 桑原厚佳)

事業名 (事業実施期間)	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)
広島空港滑走路延長事業 (H7年度～H12年度) 中国地方整備局 大阪航空局	5年以内	172	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>国際線旅客数 計画 483千人(H12年度) 実績 322千人(H12年度)、268千人(H16年度)</p> <p>工期 事業着手時 H12年度供用開始予定 H12年度供用開始</p> <p>全体事業費 事業着手時 21,000百万円 事業完了時 17,200百万円</p> <p>B/C 事後評価時 1.2 (B:277億円、C:225億円)</p> <p>(事業効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 滑走路が3,000mとなり、大型機で北米、欧州等へ直行が可能となった。 国際定期路線は、事業採択時(H7)の3路線・週28便から、平成17年7月の6路線・週62便に倍増している。なお、平成16年6月台北線(週3便)、平成17年4月グアム線(4月:週2便、7月:週4便)が就航している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>特になし</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>国際線旅客数は、平成12年度まで順調に増加していたが、米国同時多発テロ事件、イラク戦争及び新型肺炎(SARS)の発生の影響により、平成13年度から平成15年度の間、落ち込んだが、平成16年度の国際線旅客数は前年度比65.4%増と大きく回復。</p> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <p>長距離国際線で大型機が就航し、3,000m滑走路の効果を発揮していること、国際定期路線が拡大し、国際線旅客数の着実な増加が見込まれること、国際化への地域のポテンシャルも高いことから、今後の事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>特になし</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)</p> <p>特になし</p>	対応なし	中国地方整備局 港湾空港整備課 (課長 三好 隆) 大阪航空局飛行場部 空港整備調整課 (課長 安藤久美)