

事後評価結果

平成16年3月

担当課 北海道開発局港湾空港部空港課 (課長 栗田 悟)
 (担当課長) 東京航空局飛行場部空港整備調整課 (課長 井上秋雄)

事業名	函館空港滑走路延長事業					
所在地	北海道函館市	事業主体	北海道開発局、東京航空局			
事業概要	函館空港の滑走路を2,500mから3,000mに延長する。					
事業期間	平成2～10年度	総事業費	178億円			
供用開始年次	1998年度 (平成10年度)	計算期間末年次	2048年度 (建設期間 + 50年)			
目的	年間を通じた大型航空機の導入により、効率的な輸送力を確保する。					
評価の基準となる 需要予測	当初需要予測 (平成12年度) 2,275千人 (うち東京路線1,440千人) 実績値 (平成12年度) 2,207千人 (うち東京路線1,409千人) (平成14年度) 2,408千人 (うち東京路線1,631千人)					
費用対効果	貨幣換算した主要な費用	建設費 (土木工事、照明工事、無線工事) 改良再投資費 (土木施設、照明施設、無線施設)				
	貨幣換算した主要な便益	利用者便益 (旅行費用軽減、時間短縮) 供給者便益 (着陸料収入等増、維持補修費増) 残存価値 (用地)				
果 分 析	社会的割引率	4%	現在価値化の基準年度	2003年度 (平成15年度)		
	総費用 (割引後)	240億円	総便益 (割引後)	286億円		
	B / C	1.2	B - C	46億円	EIRR	4.7%
	その他定量的・定性的に 考慮した費用及び効果	冬期の雪氷時における航空機の安全性向上				
費用対効果分析の算定基礎 となった要因の変化	費用 埋蔵文化財調査費、補償費等が増加 (約50億円)。 工期 採択時は平成7年度の供用予定であったが、埋蔵文化財調査範囲の拡大により3ヶ年延長。					
事業効果の発現状況	滑走路が延長されたことで、滑走路が雪氷状態時の大型機の着陸重量制限が緩和され、冬期間に中型機に変更されていた便の多くが大型機により運航されるようになった。(東京路線の大型機構成割合は、供用前は夏期8割に対し冬期2割であったが、供用後は冬期においても8割以上となっている。) 冬期間の提供座席数が3割程度増加し、多くの旅行者が希望する便に搭乗出来るようになった。 滑走路が延長されたことで、大型機の追風制限の緩和等により冬期においてもILS着陸の機会が増加した。 冬期間の欠航が年間10便程度減少し、就航率が約0.4%改善した。 冬期間の函館市観光入込客は供用後1割程度増加しており、大型機による提供座席数の増加はこれに大きく寄与していると考えられる。					
事業実施による環境の変化 及びその対応	特になし					
事業をめぐる社会経済情勢 の変化及びその対応	函館空港の旅客数は、平成11年度に2,436千人 (うち東京路線1,501千人) に達したが、有珠山噴火 (H12.3.31) の影響により平成12年度は大幅に減少した。その後は順調に回復し、平成14年度の東京路線の旅客数は過去最高の1,631千人となっている。					
今後の事後評価の必要性	当初の目的である年間を通じた大型機の導入が図られ効率的な輸送力が確保されていること、総事業費が当初計画より増加したものの事業効果は費用を上回っていること、需要は順調に推移していることから、今後の事後評価の必要性はない。					
改善措置の必要性	年間を通じた大型機の導入が図られ効率的な輸送力が確保されていること、供用後特に問題が発生していないことから、改善措置の必要性はない。 なお、「函館空港振興協議会」等において、国際・国内路線誘致等函館空港の一層の利用促進を図っていくこととしている。					
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					
備考						