

【航空路整備事業】  
(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)
久米島洋上航空路 監視レーダー (ORSR) 整備事業 (H21～H24) 大阪航空局	5年以内	11	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 11億円、工期 平成21年度～平成24年度 B/C 8.2 (B: 211億円、C: 26億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) B576のレーダー管制化により、当該航空路と交差するA593の配分高度の減少を防止し最適高度の運航を行っており、当該事業は容量拡大における効果を発現していると認められる。なお、容量拡大における効果発現を平成34年度から計上していたが、当初想定より交通量が増加しており、平成26年度から本効果が確認された。よって、平成26年度からA593の最適高度の運航による効果便益を計上する。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 最適高度の運航により、航空機燃料の節約による環境便益に対する効果が見込める。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 航空需要の伸びは、平成20年9月に発生したリーマンショック等の世界的な社会・経済情勢を起因として、一時低迷していたが、航空機材の小型化、LCCの就航、路線拡大やインバウンド増に伴う国際線の増加等により、旅客数・発着数は増加に転じている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 平成28年度までのA593及びB576の年間交通量は、新規事業採択評価における予測値を超えた交通量となっている。更に、2020年の東京オリンピック及び政府の訪日旅客受け入れ施策もあり、今後も交通量の増加が見込まれる。 一方、費用対効果分析の感度分析においても、航空需要予測の低位ケース(1%減少)の状況下でも効果が発現することが確認されている。 以上より、今後も継続的に効果が発現されることが十分に想定されることから、今後の事後評価は必要ないものと判断する。</p> <p>(改善措置の必要性) 当初想定した効果が十分に発現しており、特に改善措置は必要ないものと考えられる。</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) 本事業においてマニュアルに沿った手法により検討を実施し、最新の航空需要予測のもとにおいても事業効果の発現が確認されたことから、事業評価方法等の見直しは必要ないものと認められる。</p>	対応なし	大阪航空局保安部 技術保安企画調整 課 (課長 松本和博)