

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)
美保飛行場 滑走路延長事業 (H13～H21) 中国地方整備局 大阪航空局	5年以内	83	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>○事業費:新規評価時:115億円→事業完了時:83億円(JR境線の付替工法を見直したことによる縮減)</p> <p>○工期:新規評価時:H13～20年度→事業完了時:H13～21年度(着工前の調整に時間を要したため)</p> <p>○需要:新規評価時:55.0万人(平成25年度)→事業完了時:54.4万人(平成25年度)※東京路線</p> <p>(事業全体の投資効率性)</p> <p>費用便益費(B/C):1.4 (総便益(B):146億円、総費用(C):106億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>○羽田便は、背後圏の観光が好調であること等を背景に、今後も旅客需要の増大が見込まれる。本事業により大型機材の導入が可能となったことから、その需要の増大に応えられる。</p> <p>○国際チャーター便について、大型機材の就航実績がある。</p> <p>○積雪時における必要な制動距離が確保されたことにより、欠航が抑制され冬期の安定運航が確保された。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>美保飛行場には、平成26年11月末現在、国内線3路線(羽田5便/日・那覇1便/日・神戸2便/日)、国際線1路線(ソウル3便/週)が就航している。旅客数は、東日本大震災があった平成23年度は、全国的に観光の自粛ムードがあり、43万人(羽田便40万人)であったが、空港背後圏において「出雲大社の平成大遷宮」や妖怪をテーマとした「水木しげるロード」などの観光が好調であり、旅客数が著しく増加し、平成25年度は、64万人(羽田便54万人)となった。また、羽田便の年間搭乗率は、73.3%となっており、近傍の出雲空港の羽田便も77.4%と高い搭乗率であった。</p> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <p>東京(羽田)路線の需要は、順調に増加しており、大型機材の就航が見込まれる。また、積雪時における欠航も抑制されていることや大型機による国際チャーター便の就航も実現していることから、今後の事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>滑走路延長により、大型機材の導入が可能となっており、現状でも混雑度の高い多客期を中心に大型機材の運用を行うことで航空旅客需要に応えることが可能となっている。また、予測した航空旅客需要を確実なものにするため、今後も地元自治体で取り組まれている観光振興等のソフトの施策を進めていることから、今後の改善措置の必要はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方見直し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	<p>中国地方整備局 港湾空港部 港湾空港整備・補償課 (課長 服部俊朗)</p> <p>大阪航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 坂尾 義美)</p>