

【空港整備事業】
(直轄事業等)

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)
徳島飛行場滑走路 延長事業 (H9～H22) 四国地方整備局 大阪航空局	5年以内	371	<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：前回評価時：390億円→事業完了時：371億円(地盤改良による盛り上がり土の流用による材料費縮減)</p> <p>○工期：前回評価時：H9～21年度→事業完了時：H9～22年度(用地造成後の圧密沈下に想定より時間を要したため)</p> <p>○需要：前回評価時：1,009千人(平成26年度)→事業完了時：907千人(平成26年度)※東京路線</p> <p>○費用便益費</p> <p>費用便益費(B/C)：1.0 (総便益(B)：519億円、総費用(C)：508億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>○徳島～東京路線について、本プロジェクトを契機に新規航空会社の参入があり、発着便数が増加し、提供座席数が増加したことから、朝夕便及び繁忙期における混雑が解消された。また、本事業により大型機材の導入が可能となったことから、今後の事業環境の変化に対しても柔軟に対応できる。</p> <p>○国際チャーター便が増加しており、大型機の就航実績がある。</p> <p>○滑走路延長により、着陸してからの制動距離が長く確保できることから、安全性の向上及び運航の信頼性が向上した。</p> <p>○ターミナルビル移転後、来港者が約3万人から22万人に増加しており、賑わい創出効果が確認できる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>事業実施前はターミナル地域が市街地に近接しており、航空機の地上走行等による騒音が発生していたが、沖合への移転に伴い解消された。</p> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>リーマンショックによる世界金融危機の影響により、利用者は減少傾向に有り平成21年度の羽田便の利用者は65万人だった。平成22年度の本プロジェクトを契機とする発着便数の増加など航空サービスが拡充され、平成26年度には過去最高となる91万人を記録した。</p> <p>徳島県において、平成26年の外国人の延べ宿泊者数は対前年比で11.2%増加している。今後も多くの外国人旅行者を呼び込むため、国際チャーター便誘致に積極的に取り組み、ターミナル施設においてボーディングブリッジの増設やCIQ設備を整備するための拡張が計画されており、国際チャーター便による外国人旅行者の増加が期待できる。</p> <p>平成27年3月には、空港の西側約5kmの位置に、四国横断自動車道阿南四万十線に松茂スマートICが設置され、県道徳島空港線で直結されたため、空港へのアクセスが向上し今後の需要増が期待できる。</p> <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <p>本プロジェクトを契機に新規航空会社の参入があり、発着便数が増加し、混雑が解消されていることから事業効果が発現されており、今後、事業環境の変化により大型機の導入が必要になった際にも柔軟に対応可能である。また、国際チャーター便で大型機の就航も実現していることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <p>本プロジェクトを契機に新規航空会社の参入があり、発着便数が増加し、混雑が解消されていることから事業効果が発現されており、今後、事業環境の変化により大型機の導入が必要になった際にも柔軟に対応可能である。</p> <p>また、予測した航空旅客需要を確実なものにするため、徳島空港利用促進協議会等による官民一体となった空港の利用促進(ターミナルビルでのイベント等)や、国際チャーター便誘致に積極的に取り組み、ターミナル設備の整備など拡張が計画されているなど、航空需要の拡大や賑わいの創出に取り組んでおり、今後も引き続き実施していくことから、改善措置の必要性はない。</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	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡知弘) 大阪航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 坂尾義美)