

平成21年度予算に係る航空関係公共事業評価

新規事業採択時評価

【航空路整備事業】
(直轄事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B / C
		便益の内訳及び主な根拠					
久米島洋上航空路監視レーダー(ORSR)整備事業 大阪航空局	9.9	144	<p>【便益の内訳】(割引前)</p> <p>航空路A593における最適高度の運航 218億円</p> <p>RNAV経路設定による最適経路の運航 62億円</p> <p>環境影響の低減 40億円</p> <p>用地・施設の残存価値 3.9億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>航空路A593最適高度の運航 消費燃料:-214lbs/便</p> <p>RNAV経路設定による最適経路の運航 消費燃料:-2,875lbs/便 運航時間:-14分/便</p>	4.9	29.6	<p>・B576のレーダー管制化により、当該航空路の容量が増加し、B576を主に飛行する韓国-東南アジア便の利便性が向上することから、関係する韓国との協議が進み、B576とA593の高度配分が見直され、A593への配分高度の増加が見込まれる。</p> <p>・これまでも、MIKES-APITO-中国南方を結ぶ航空路の設定を関係国である中国に求めてきた。MIKES-APITO経路がレーダー管制化することで、当該経路の容量や運航する航空機の利便性が向上することとなり、国際協議が進むことが見込まれる。当該航空路が設定されれば、A593の交通量の分散化が図れることとなり、日中間の処理容量全体が増大することとなる。</p> <p>・B576やMIKES-APITO経路のレーダー管制化により、航空機の位置把握が容易になることで管制官や乗務員の負荷軽減が図られ、安全性が向上する。加えて、石垣空港付近のレーダー覆域が二重化されることにより、宮古島ARSRの保守・障害時においても継続してレーダー管制業務を提供することが可能となる。</p>	本省航空局 管制技術課 (課長 加藤 敏)

事後評価結果

【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）									
高知空港滑走路延長事業 （H6～H15年度） 四国地方整備局 大阪航空局	5年以内	196	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 費用：採択時170億円 完了時196億円（滑走路、誘導路等の工事費が増加） 工期：採択時H6～H12 完了時H6～H15（事業内容等の見直しに伴い、3年延長） 需要：実績値が当初計画の需要予測値を下回っているが、大きな離は見られない。</p> <table border="1" data-bbox="784 502 1299 582"> <tr> <td>東京路線</td> <td>（平成12年度）</td> <td>（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td>予測値</td> <td>950千人</td> <td>1,044千人</td> </tr> <tr> <td>実績値</td> <td>869千人</td> <td>882千人</td> </tr> </table> <p>（事業全体の投資効率性） 総便益（B）：373億円、総費用（C）：262億円 費用便益分析結果：費用便益比 1.4、純現在価値 111億円、経済的内部収益率 5.2% （事業の効果の発現状況） [発現した効果] 滑走路が2,500m化されて、東京路線に大型機が投入された実績がある。中型機では朝夕の混雑時間帯に航空機を利用できない旅客（オーバーフロー旅客）が発生するが、大型機が投入されたことにより、オーバーフロー旅客の軽減等の効果が発現した。 国際チャーター便について大型機による北米西海岸やホノルル、欧州方面への就航実績がある。高知空港から直接国際線を利用できることにより、他の空港を利用する場合に比べて、空港までのアクセス費用軽減、時間短縮等の効果が発現した。 [今後見込まれる効果] 東京路線は今後も引き続き大型機の就航が見込まれること、国際チャーター便は今後も大型機による北米西海岸等への就航が見込まれること等から、引き続き旅客の利便性の向上等の効果が見込まれる。 [その他の定性的な効果] ・国際チャーター便の就航により、地域の国際化へ寄与 ・災害時における地域防災拠点機能の強化 等 （事業実施による環境の変化） 特になし （社会経済情勢の変化） わが国の旅客流動はバブル経済崩壊後に伸び率が鈍化したものの、その後も経済成長に伴い、長期的には堅調に推移している。 （今後の事後評価の必要性） 東京路線並びに北米西海岸及び欧州への国際チャーター便による大型機の運航実績があり、その他、定量的・定性的な視点からも整備効果は十分にあることから、今後の事後評価の必要性はない。 （改善措置の必要性） 特になし （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>	東京路線	（平成12年度）	（平成17年度）	予測値	950千人	1,044千人	実績値	869千人	882千人	対応なし	四国地方整備局港湾空港部 港湾空港整備・補償課 （課長 石井謙治） 大阪航空局空港部空港企画 調整課 （課長 山川一広）
東京路線	（平成12年度）	（平成17年度）												
予測値	950千人	1,044千人												
実績値	869千人	882千人												