

事業評価カルテ(再評価)

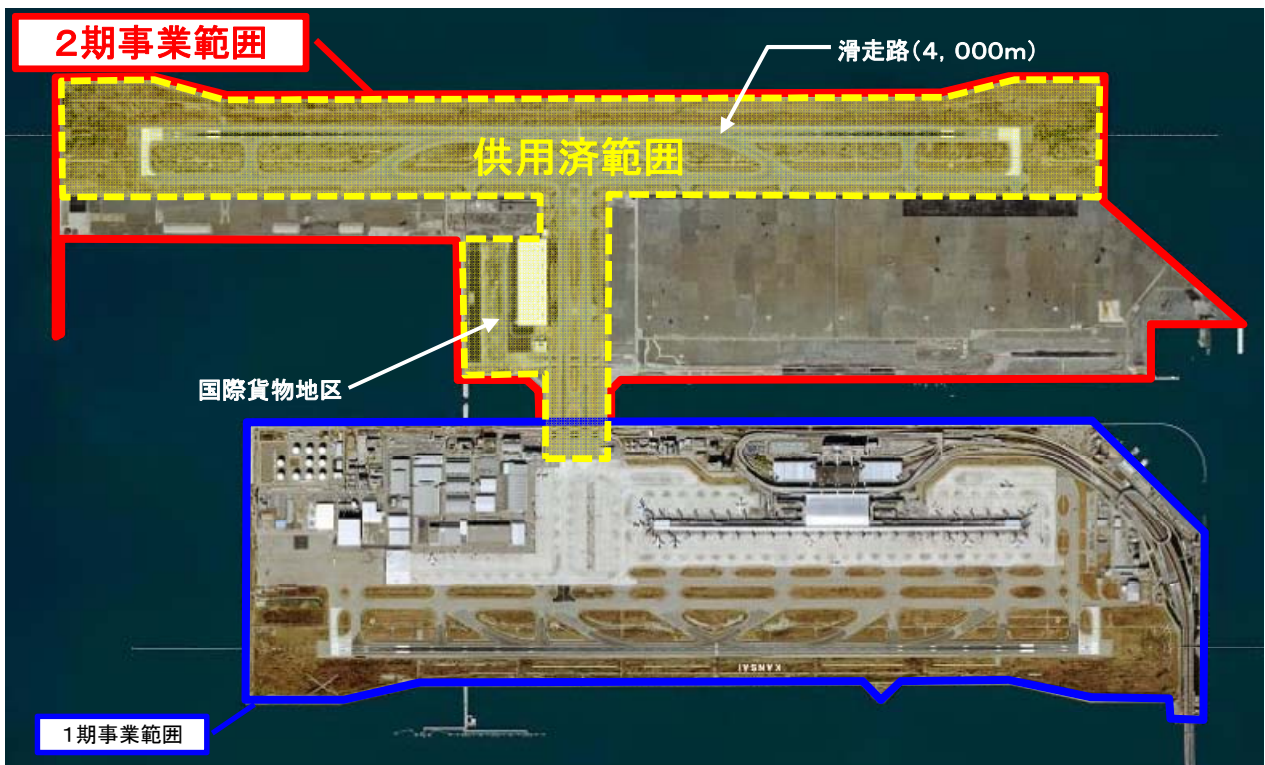
部局【 空港整備事業 】

平成	22	年度								
事業名(箇所名)	関西国際空港2期事業			担当課	航空局空港部 近畿圏・中部圏空港政策室		事業主体	関西国際空港株式会社		
				担当課長名	参事官 岡西 康博					
実施箇所	カルテ表示項目									
	大阪府泉佐野市・泉南市・泉南郡田尻町									
	検索対象都道府県(複数可)									
	大阪府									
該当基準	再評価実施後5年経過した時点で継続中の事業									
主な事業の諸元	主要施設 滑走路(4,000m)、平行誘導路、取付誘導路、連絡誘導路、エプロン、旅客ターミナルビル等									
事業期間	事業採択	平成 8年度	完了	平成72年度						
総事業費(億円)	14,260	残事業費(億円)		5,000						
目的・必要性	<p>・我が国の国際競争力の確保のため、アジアにおける高度経済成長を背景とした観光ビッグバン等により、将来確実に見込まれる国際航空需要の増大に適切に対応するとともに、航空交通ネットワークを強化する。</p> <p>・滑走路1本状態でのメンテナンスのための夜間クローズの解消と国際貨物便等を中心とする深夜時間帯への需要増大に速やかに対応する。</p> <p>・事故、災害により滑走路の閉鎖が発生した場合に、空港機能全体が麻痺することを回避し、また、日本の航空輸送のリダンダンシーを確保する。</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <p>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p> <p>・施策目標:航空交通ネットワークを強化する</p>									
便益の主な根拠	<p>利用者便益:旅行・輸送時間の短縮効果、費用の節減効果、運航頻度の増加効果</p> <p>供給者便益:空港管理者の収益増加</p> <p>発着回数</p> <p>・2期事業全体を実施した場合:23万回/年</p> <p>・2期事業全体を実施しなかった場合:約13万回/年</p> <p>・残事業を実施しなかった場合:約14万回/年</p> <p>需要予測(平成37年度) 国際旅客:1,108万人 国内旅客:454万人 国際貨物:110万トン</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成22年度								
	B:総便益(億円)	16,786	C:総費用(億円)	12,728	全体B/C	1.3	B-C	4,057	EIRR(%)	4.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	15,224	C:総費用(億円)	1,919	継続B/C	7.9				
感度分析	<p>残事業の投資効率性</p> <p>・将来航空需要10%増加の場合: B/C=8.5 ・建設費10%増加の場合: B/C=7.2</p> <p>・将来航空需要10%減少の場合: B/C=7.5 ・建設費10%減少の場合: B/C=8.8</p>									
事業の効果等	容量制約により、やむなく他の交通機関や他の経路を利用していた旅客の所要時間短縮・費用節減、運航頻度の増加による利便性の向上等。									
社会経済情勢等の変化	<p>・訪日外国人に向けた各種の規制緩和や、VJCの実施・高度化により、今後も国際旅客の利用拡大が見込まれる。</p> <p>・欧米で発展しているLCCは、東南アジアにおいても国際線ネットワークを拡大しつつあり、今後大きな成長が期待できる。</p> <p>・我が国有数の製造業地帯である関西は、先端電気・電子機器を中心とした貿易が盛んである他、世界的医薬品メーカーが数多く立地していることから、医薬品の輸入も多くなっており、今後も航空貨物の利用拡大が見込まれる。</p> <p>・このような状況の中、「4,000m級複数滑走路+完全24時間運用」という特長を活かした空港能力のフル活用により、国際拠点空港としての役割を果たし、国際競争力を強化することが求められている。</p>									
主な事業の進捗状況	施設整備事業(上物) 約16% 用地造成事業(下物) 約84%									
主な事業の進捗の見込み	限定供用により第2滑走路を供用開始しており、2期島についても現在約528haが陸地化している状況であり、利害関係者との調整など今後の事業進捗を図る上で制約となる要因はない。									
コスト縮減や代替案等の可能性	施設整備及び用地造成においては、これまで設計・施工・調達の各段階でコスト縮減を図っており、残る事業についても引き続きコスト縮減に取り組んでいく。									
対応方針	評価手続中(残事業は「原則凍結」とする。)									
対応方針理由	<p>①平成22年5月の国土交通省成長戦略会議のとりまとめにおいて、関西国際空港を伊丹空港と経営統合し、両空港の事業運営権を一体としてアウトソース(コンセッション契約)することとしている。今後の事業については、コンセッション契約を結ぶ民間事業者の経営判断に委ねるため、「評価手続中」とし、残事業は「原則凍結」とする。</p> <p>②ただし、国土交通省成長戦略会議のとりまとめに位置づけられた、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成やLCC誘致によるインバウンド受入拠点としての地位を確立するための事業のうち、コンセッション契約までの間にも早急に整備をすることが不可欠なものがある場合は、事業運営の徹底的な効率化を実現しつつ、事業の効果を検証し、その具体化を図るものとする。</p>									
事業評価監視委員会HP	http://www.kiac.co.jp/2nd/hyouka/index.html									

位置図



概要図



関西国際空港 2 期事業
費用便益の概要

主な便益

項目	区分	原単位			便益(代表年)	
			単位	備考		単位
利用者便益	所要時間の短縮 ・費用節減	国際旅客： 3,698 国内旅客： 3,050	円/時	計測方法については、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル」を参照。	995	億円/年
供給者便益	着陸料収入・航行 援助施設利用料等	—	—	—	399	億円/年

注：便益（代表年）については最大便益を得る年度の数値（割引前）を表示している。

（参考）国際旅客便の増による経済効果

項目	内容	便益(代表年)	
			単位
地域住民・企業 便益	2期事業の実施に伴う国際旅客便の増により、旅行客の国内消費やアクセス需要による直接効果及びそこから誘発される全国の生産誘発額、税収効果が期待できる。	5,905	億円/年

注：経済効果（代表年）については年間発着回数23万回到達時の試算値（割引前）を表示している。

主な費用

費用項目	建設費（用地費、工事費、補償費）、改良再投資費
事業の対象施設	護岸（約13km）、空港島（約545ha）、滑走路（4,000m）、誘導路、エプロン、旅客取扱施設、貨物取扱施設、航空保安施設 等

