

補助金交付に係る対応方針

平成 16 年 3 月

担当課 航空局飛行場部計画課

(担当課長名) (課長 茨木康男)

(空港整備事業)

事業名	静岡空港建設事業					
所在地	静岡県榛原郡榛原町	事業主体	静岡県			
事業概要	新空港(滑走路 2,500m)を整備する。					
事業期間	平成 6～18 年度	総事業費	550 億円			
既投資額	299 億円	事業進捗率	54%			
目的・必要性	静岡県を中心とする地域の航空需要に対応するため。					
評価の基となる 需要予測	航空利用者 国内線 106 万人(平成 18 年度) (国際線 32 万人(平成 18 年度))					
費用対 効果 分析	貨幣換算した主要な費用	建設費、改良・再投資費				
	貨幣換算した主要な便益	利用者便益(時間短縮効果、費用低減効果等)、供給者便益				
	費用の生じる時期	平成 6 年度				
	効果の生じる時期	平成 19 年度				
	社会的割引率	4%	現在価値化の基準年度	平成 15 年度		
	総費用 (関連事業含む)	1,216 億円	総便益 (国内線のみ)	1,571 億円		
	CBR	1.3	B - C	355 億円	EIRR	5.3%
	定量的・定性的に考慮した費用効果	高速交通体系の利便性の向上、観光振興、産業発展等地域に与える波及効果に加えて、羽田、成田空港の需給ひっ迫緩和、国内・国際航空ネットワークの充実、ビジネスジャパンキャンペーンの推進、我が国全体の産業の発展等に貢献する。				
事業実施の目的	買収予定地の約 2%が未買収であるが、静岡県は、用地の確保に万全を期することとしている。					
代替案の有無 新たなコスト縮減の可能性	静岡県は、再評価に先立ち計画の一部を修正し、事業費を 10 億円縮減、さらに一層のコスト縮減を図ることとしている。					
事業実施によるメリット・デメリット	静岡県を中心とする地域の航空需要に対応することができる。					
対応方針	継続					
対応方針の決定理由	<p>静岡県は北海道等遠隔地との交流が不便な地域であり、高速交通体系の利便性を向上する必要性が認められる。需要予測は適切に実施されており、費用便益分析においては、費用を上回る効果が確認され、その他の効果も踏まえれば、相当の投資効果が見込まれる。</p> <p>また、需要予測結果及び他空港の類似路線の実績をみると、路線就航の可能性は十分あると認められる。</p> <p>さらに、静岡県は、用地の確保に万全を期するとともに、より一層のコスト縮減を図ることとしている。</p>					
経緯	<p>【静岡県における再評価】</p> <p>平成 15 年 5 月～7 月 静岡県事業評価監視委員会の審議(合計 7 回)</p> <p>平成 15 年 7 月 同委員会が、静岡県知事に継続することは適当との審議結果を報告</p> <p>平成 15 年 8 月 静岡県知事から国土交通大臣に継続との対応方針を送付</p> <p>【国における補助金交付に係る対応方針の検討】</p> <p>平成 15 年 10 月～平成 16 年 3 月 公共事業評価システム検討委員会航空部会における検討(合計 4 回)</p>					

再評価の結果

平成 16 年 3 月

担当課 航空局管制保安部保安企画課

航空衛星 航空交通管理センター準備室

(航空路整備事業)

(担当課長名)

(室長 山本博之)

事業名	航空衛星システムの整備						
所在地	兵庫県神戸市 他		事業主体	国土交通省航空局			
事業概要	航空衛星システムは、運輸多目的衛星 (MTSAT) 本体及びこれを支える地上関連施設、航空交通管理センター等により構成され、航空交通量の増大に対応し、より安全で効率的な航空機運航を実現するシステムである。						
事業期間	平成 6～18 年度		総事業費	1,694 億円 (平成 18 年度まで)			
既投資額	1,375 億円		事業進捗率	81%			
目的・必要性	ICAO が提唱する全世界的な次世代航空保安システム (新 CNS/ATM システム) 導入の一環として、今後の航空需要の増大に対応するとともに、航空機運航の安全性、効率性向上に寄与する。						
評価の基となる 需要予測	国内線旅客需要伸び率 : 2000-2007 2.2%、2007-2012 3.4%、 2012-2017 1.6%、2017- 1.1% 国際線旅客需要伸び率 : 2000-2007 3.6%、2007-2012 5.1%、 2012-2017 4.1%、2017- 3.7%						
費用 対 効果 分 析	貨幣換算した主要な費用	衛星、地上施設の整備費、維持費、更新費					
	貨幣換算した主要な便益	飛行経路最適化、飛行経路容量増大、短縮垂直間隔最適化による運航費等削減効果、及び VOR/DME 及び HF 縮退による経費削減効果					
	費用の生じる時期	平成 6 年度					
	効果の生じる時期	平成 17 年度					
	社会的割引率	4%		現在価値化の基準年度	平成 15 年度		
	総費用	3,082 億円		総便益	6,081 億円		
	CBR (残事業の投資効率性を考慮した場合)	1.9 (4.1)		B - C	2,999 億円 (4,608 億円)	EIRR	9.3% (27.8%)
	定量的・定性的に考慮した費用・効果	<ul style="list-style-type: none"> 国際線エンルートにおける最適経路・高度設定効果 国際線エンルートにおける容量増大効果 国内線エンルートにおける飛行経路短縮効果 短縮垂直間隔導入時の運航費節減効果 VOR、VOR/DME、HF 廃止による経費節減効果 非精密進入方式改善による進入経路短縮効果 非精密進入方式による就航率向上効果 将来的な衛星ベースの精密進入方式の実現 国際貢献 環境改善 					
事業実施のめど、供用のめど	平成 16 年度から運用予定 (ただし、広域航法衛星ネットワークは、平成 17 年度から運用予定)						
代替案の有無 新たなコスト削減の可能性	なし なし						
事業実施によるメリット・デメリット	航空需要の増大への対応、経済的高度での飛行、飛行時間短縮、所用費用削減、国際貢献、環境改善等						
対応方針 (原案)	継続						
対応方針の決定理由	航空需要の増大に対応し、航空機運航の効率性を向上させるために必要な事業であり、事業進捗の見通しも良好である。また、費用便益比も 1.9 を確保している。						
日程・手続	平成 16 年度運用開始を目処に事業推進中。						
備考							