

# 令和6年度に実施した完了後の事後評価結果一覧

様式7

【公共事業関係費】

【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)
<p>那覇空港滑走路増設事業 (H25～R1)</p> <p>大阪航空局 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>2,056</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)                      全体事業費：2,056億円、工期：平成25年度～令和元年度                      B/C：下位 3.1 (B：9,876億円、C：3,168億円)                      中位12.3 (B：39,063億円、C：3,168億円)                      上位19.7 (B：62,504億円、C：3,168億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、費用便益比 (B/C) は、事業全体で3.1～19.7であり、本事業の有効性が確認された。</li> <li>・繁忙期における搭乗率は引き続き高い水準であるが予約の取りやすさが改善するとともに、沖縄県の入域観光客及び経済波及効果の増加に寄与した。</li> <li>・航空機トラブル等により滑走路1本が閉鎖された場合でも、もう1本の滑走路が使用できるようになったことにより、全ての滑走路が閉鎖されている時間が減少した。                          月あたり全滑走路閉鎖時間 増設前135分 → 増設後10分</li> <li>・滑走路増設後は、出発便はA滑走路、到着便はB滑走路を主に使用することとなった。これに伴い滑走路の混雑が緩和し、出発便の地上走行時間が短縮した。                          出発便の平均地上走行時間 増設前 15分 → 増設後12分</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価において、事後調査及び環境監視調査の対象となっていた陸域生物・陸域生態系、海域生物・海域生態系、水質について、供用後の環境状態が定常状態で維持されることが考えられることから、令和4年度調査結果をもって事後調査及び環境監視調査を終了することが那覇空港滑走路増設事業環境監視委員会にて了承された。</li> </ul> <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇空港の旅客数、発着回数は2020年3月の滑走路増設直後にコロナ禍に伴い落ち込んだが、直近では国内旅客の増加が顕著であり、令和5年度(2023)には過去最高となった平成30年度(2018)を上回っている。また、沖縄県への入域観光客は、令和6年度(2024)には過去最高となった平成30年度(2018)を上回る見込みであり、外国人旅客も回復傾向にある。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇空港の利用者数は順調に増加しており、費用対効果分析の結果からも事業目的に見合った効果が発現していると判断される。また、滑走路増設に伴う環境への影響も特段確認されていないことから、今後の事後評価の必要はない。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路増設後における那覇空港の利用状況はコロナ禍で一時的に落ち込んだものの、その後、回復している。空港の運用面でも滑走路閉鎖時間や地上走行時間の短縮がみられるなど効果が発現している。今後も那覇空港の利用の増加が見込まれることから、本事業は適切に実施されたと判断でき、今後の改善措置の必要はない。</li> </ul> <p>(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)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の計画・調査手法で特段の問題は生じておらず、事業評価手法についても事業を適切に評価していると考えており、現時点での見直しの必要性はない。</li> </ul>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 開発建設部 空港整備課 (課長 水野 敦大)</p> <p>大阪航空局 空港部 空港企画調整課 (課長 馬場 猛)</p>