

事業名	ひろしまくうこうかっそうろえんちようじぎょう 広島空港滑走路延長事業	事業主体	中国地方整備局、大阪航空局
所在地	ひろしまけんみはらしほんごうちよう 広島県三原市本郷町		
事業概要	広島空港は滑走路2,500mの空港として、平成5年10月に供用を開始した。平成7年度には、長距離国際線の就航を可能とし、中四国地域の拠点空港としての一層の機能向上を図ることを目的とした、滑走路3,000mへの延長事業に着手し、平成13年1月に供用を開始した。 事業の内容 滑走路延長(2,500m→3,000m)、誘導路整備、照明施設、無線施設等		
事業期間	平成7年度～平成12年度		
総事業費	約172億円		

事後評価の視点	①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化																												
	○着手前と完成後の比較表																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>着手前</th> <th>完成後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>約210億円</td> <td>約172億円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>H7年度～H12年度</td> <td>H7年度～H12年度</td> </tr> <tr> <td>費用便益比</td> <td>—</td> <td>1.2</td> </tr> </tbody> </table>		着手前	完成後	事業費	約210億円	約172億円	工期	H7年度～H12年度	H7年度～H12年度	費用便益比	—	1.2																
		着手前	完成後																										
	事業費	約210億円	約172億円																										
	工期	H7年度～H12年度	H7年度～H12年度																										
	費用便益比	—	1.2																										
	○費用便益分析(平成17年度価値換算による)																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">本事業に要する費用(総費用)</th> <th colspan="2">本事業による効果(総便益)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>■建設費</td> <td></td> <td>■利用者便益</td> <td>188億円③</td> </tr> <tr> <td> 総事業費※1</td> <td>172億円</td> <td>■供給者便益</td> <td>12億円④</td> </tr> <tr> <td> 現在価値事業費※2</td> <td>223億円①</td> <td>■残存価値</td> <td>76億円⑤</td> </tr> <tr> <td>■改良再投資費</td> <td>2億円②</td> <td>総便益B</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用C</td> <td></td> <td> ③+④+⑤=</td> <td>276億円</td> </tr> <tr> <td> ①+②=</td> <td>225億円</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	本事業に要する費用(総費用)		本事業による効果(総便益)		■建設費		■利用者便益	188億円③	総事業費※1	172億円	■供給者便益	12億円④	現在価値事業費※2	223億円①	■残存価値	76億円⑤	■改良再投資費	2億円②	総便益B		総費用C		③+④+⑤=	276億円	①+②=	225億円		
	本事業に要する費用(総費用)		本事業による効果(総便益)																										
■建設費		■利用者便益	188億円③																										
総事業費※1	172億円	■供給者便益	12億円④																										
現在価値事業費※2	223億円①	■残存価値	76億円⑤																										
■改良再投資費	2億円②	総便益B																											
総費用C		③+④+⑤=	276億円																										
①+②=	225億円																												
※1 既に登録されている当事業に必要な費用	③:旅行費用軽減、時間短縮																												
※2 過去の費用を現在の価値に換算したもの	④:着陸料・航行援助施設利用料収入等増、維持補修費増(マイナス便益として計上)																												
①:土木工事、照明工事、無線工事	⑤:評価期間終了後に発生する純便益																												
②:土木施設、照明施設																													
評価対象期間 = 整備期間+50年 費用対効果 B/C = 1.2 純現在価値 B-C = 51億円 経済的内部収益率 EIRR 4.8% 【空港整備事業の費用対効果分析マニュアルVer.3 平成16年7月】による																													
○その他定量的・定性的に考慮した費用及び効果																													
<ul style="list-style-type: none"> ・外国人観光客の増大や姉妹都市との交流機会の増加等による地域の国際化の発展に寄与している。 ・国際航空ネットワークの充実に伴う企業の海外展開の拡大に寄与する。 ・滑走路の3,000m化により横風や積雪等の悪天候時におけるオーバーラン等のリスクが軽減される。 																													

事後評価の視点	②事業効果の発現状況	
	<p>○滑走路が3,000mとなり、離陸時重量制限が緩和されたことにより大型機で北米、欧州等へ直行が可能となった。</p> <p>○長距離国際線の就航によって、空港へのアクセスの費用軽減と時間短縮がなされている。</p> <p>○国際定期路線は、事業採択時(H7)の3路線・週28便から、平成17年7月の6路線・週62便に倍増している。なお、昨年6月台北線(週3便)、今年4月グアム線(4月:週2便、7月:週4便)が就航している。</p>	
	③事業の実施による環境の変化	
	<p>特になし</p>	
	④社会経済情勢の変化	
	<p>広島空港の国際線旅客数は、平成7年度は263千人、平成12年度が322千人で順調に増加していたが、滑走路延長後まもない平成13年度に米国同時多発テロ事件が発生し、296千人(前年度比-8.1%)となった。さらに、平成15年度には、イラク戦争及び新型肺炎(SARS)の発生の影響により、国際線旅客数は、162千人(前年度比-44.9%)と大きく落ち込んだ。この傾向は全国も同様である。</p> <p>しかし、平成16年度の国際線旅客数は、268千人(前年度比65.4%増)と大きく回復し、さらに、今年の4月～6月の国際線旅客数も前年度比29%増となっている。</p>	
⑤今後の事後評価の必要性		
<p>長距離国際線で大型機が就航し、3,000m滑走路の効果を発揮していること、国際定期路線が拡大し、国際線旅客数の着実な増加が見込まれること、国際化への地域のポテンシャルも高いことから、今後の事後評価の必要はない。</p>		
⑥改善措置の必要性		
<p>特段の改善措置の必要性はない。</p> <p>広島県空港振興協議会等によるエアポートセールスの継続的实施等により、国際航空旅客の着実な増加及び国際定期路線の拡大を図ることとしている。また、就航率向上を目指して、計器着陸装置の高カテゴリー化(CATⅢa化)により、空港機能の拡充に取り組んでいる。</p>		