

【空港事業】

事後評価審議対象事業

広島空港滑走路延長事業 事後評価

平成17年8月

国土交通省 中国地方整備局

施設位置図



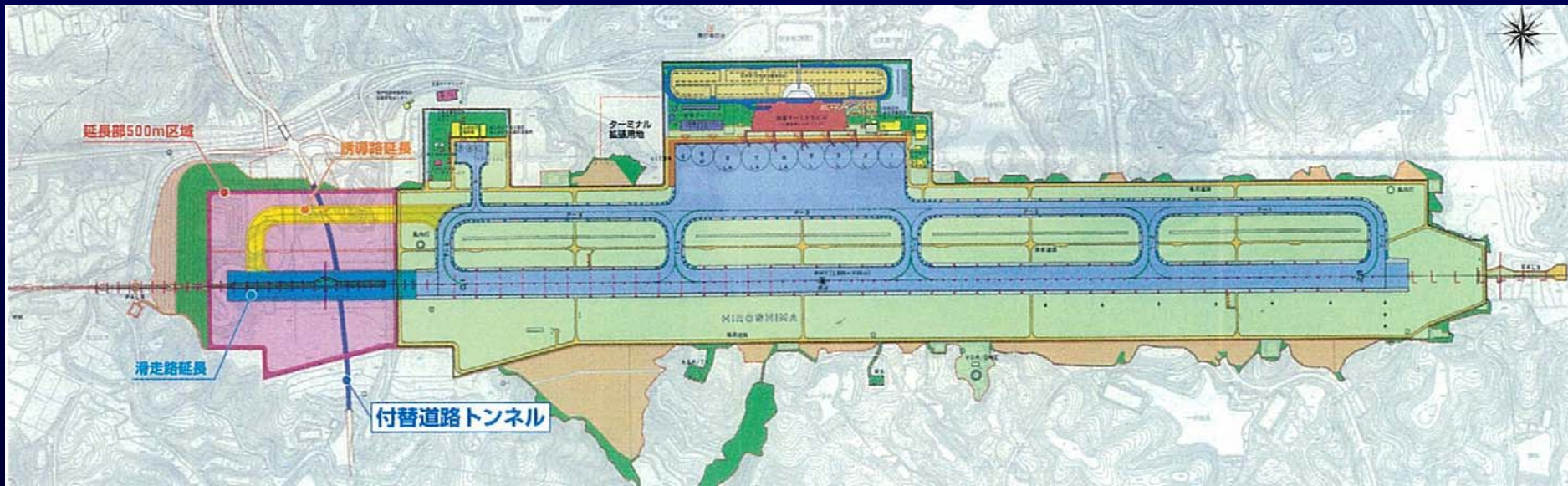
広島空港の沿革

- 新広島空港設置告示(S61.9)
- 新広島空港(滑走路2,500m)供用開始(H5.10)
- 広島空港に名称変更告示(H6.1)
- 事業着手(H7.4)
- 空港整備基本計画(滑走路500m延長整備)策定(H7.7)
- 施設変更(滑走路2,500m⇒3,000m)告示(H8.3)
- 施設変更(滑走路500m延長)供用開始(H13.1)



事業の目的

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一層の機能
向上を図る。



事業概要

1. 当初計画事業費と実績
 当初計画210億円
 → 実績172億円

2. 当初設定工期と供用開始時期
 当初供用予定 平成13年3月31日
 → 供用開始日 平成13年1月25日

3. 施設概要

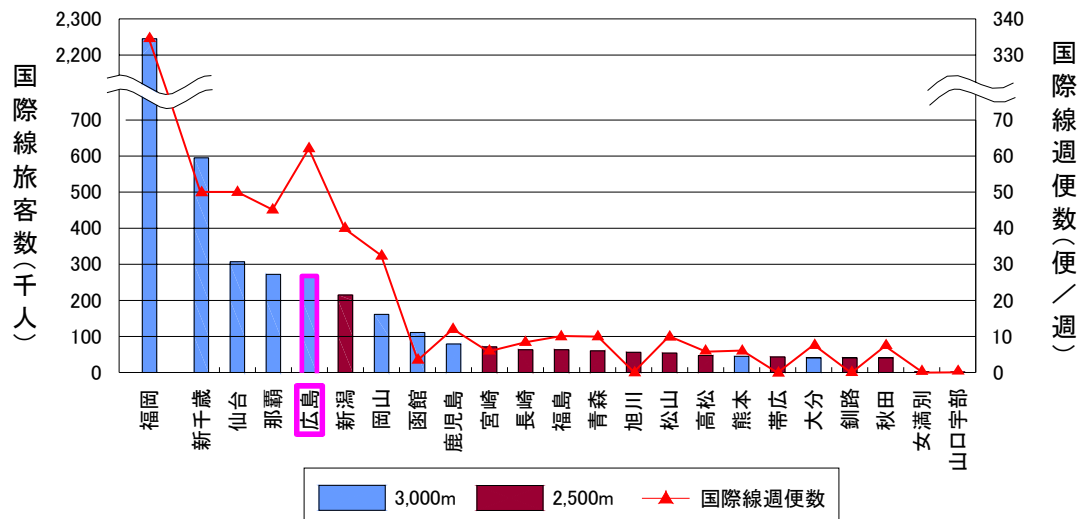
区分	2,500m供用時	3,000m供用時
種別	第二種(A)空港	第二種(A)空港
設置管理者	運輸大臣	国土交通大臣
位置	豊田郡本郷町	三原市本郷町
飛行場の概要		
管理面積	167ha	195ha ※ 平成17年3月 198ha
滑走路	長さ : 2,500m 幅 : 60m	長さ : 3,000m 幅 : 60m
着陸帯	等級 : B級 長さ : 2,620m 幅 : 300m	等級 : A級 長さ : 3,120m 幅 : 300m
誘導路	総延長 : 2,713m	総延長 : 3,290m
エプロン	面積 : 108,900m ²	面積 : 120,300m ²
供用開始日	平成5(1993)年10月29日	平成13(2001)年1月25日

全国の第二種及び第三種空港における 滑走路延長と国際線の利用状況

広島空港の国際線便数は、
第一種空港を除き福岡空港
に次いで第2位

同旅客数は那覇空港に次い
で第5位

国際線の旅客数と週便数
(旅客数は平成16年度、週便数は平成17年8月現在)



○ 国内主要空港の現況(第一種空港を除く)

	新千歳	仙台	広島	福岡	那覇
滑走路長さ	3,000m × 2本	3,000m	3,000m	2,800m	3,000m
国内線旅客数(平成16年度)	1,710万人	292万人	303万人	1,633万人	1,254万人
国際線週便数(平成17年8月)	50便	50便	62便	334便	46便
国際線旅客数(平成16年度)	60万人	31万人	27万人	225万人	27万人
長距離国際チャーター便数(平成15年度)	21便	10便	5便	9便	5便
長距離国際チャーター便旅客数(平成15年度)	2,543人	1,921人	1,316人	1,011人	723人

事業効果の発現状況

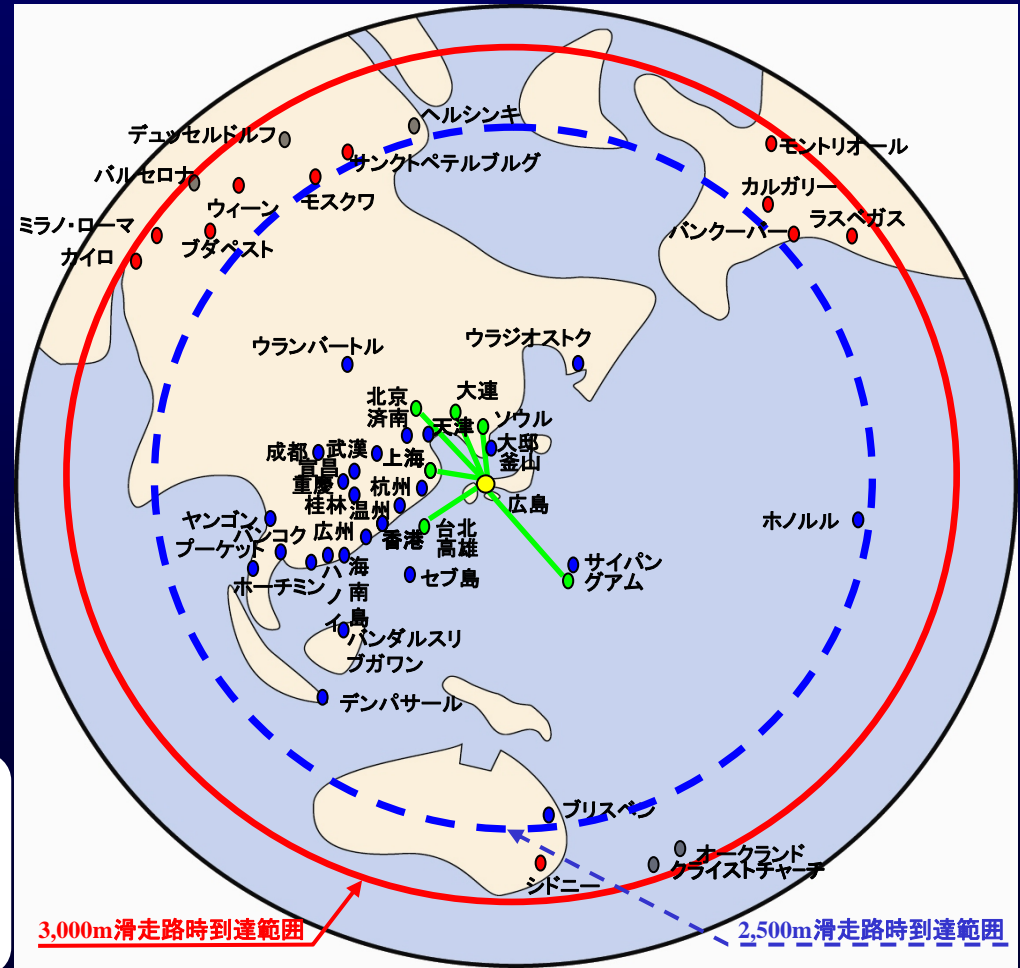
①長距離国際線で大型・直行便が増加

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。

○中四国地域の拠点空港としての役割が増大

○利用者の利便性の向上

国際線就航イメージ図



※この円はB747型機により到達する概略の範囲を示している。

長距離国際チャーター便就航実績の比較

- ・北米、欧州への直行便の増加
- ・大型機の増加

滑走路 2, 500m

滑走路 3, 000m

年度	目的地	運航会社	機種
9	ミラノ	エア・ヨーロッパ	B767
	ブダペスト	マレブ・ハンガリー航空	B767
	ローマ	エア・ヨーロッパ	B767
	バンクーバー	エア・カナダ	B767
	クライストチャーチ	ニュージランド航空	B767
	オークランド	ニュージランド航空	B767
合計			6便
10	ミラノ	エア・ヨーロッパ	B767
	バンクーバー	エア・カナダ	B767
	ヘルシンキ	フィンランド航空	B757
	バンクーバー	エア・カナダ	B767
合計			4便
11	ヘルシンキ	フィンランド航空	B757
	ミラノ	エア・ヨーロッパ	B767
	ミラノ	エア・ヨーロッパ	B767
	ミラノ	エア・ヨーロッパ	B767
	カイロ	エジプト航空	A340 ※
合計			5便
12	ブダペスト	マレブ・ハンガリー航空	B767
	ヘルシンキ	フィンランド航空	B757
	デュッセルドルフ	LTU航空	B767
	クライストチャーチ	ニュージランド航空	B767
合計			4便

年度	目的地	運航会社	機種
12	ラスベガス	日本航空、全日本空輸	B747 ※
合計			1便
13	サンクトペテルブルグ	ウラジ・オストロ航空	TU154
	ミラノ	エア・ヨーロッパ	B777 ※
	ヘルシンキ	フィンランド航空	B757
	カルガリー	エア・トランザット	L1011 ※
	トロント	エア・トランザット	L1011 ※
クライストチャーチ	ニュージランド航空	B767	
合計			6便
14	ヘルシンキ	フィンランド航空	B757
	ミラノ	エア・ヨーロッパ	B777 ※
	ミラノ	エア・ヨーロッパ	B777 ※
	クライストチャーチ	ニュージランド航空	B767
合計			4便
15	ハルセロ	エア・ラスコメット航空	A310
	ミラノ	ホーラー・イタリア航空	A330 ※
	ミラノ	ホーラー・イタリア航空	A330 ※
	カイロ	エジプト航空	A340 ※
合計			4便
16	ミラノ	ホーラー・イタリア航空	A330 ※
	ウィーン	ウラジ・オストロ航空	B777 ※
	カルガリー	全日本空輸	B777 ※
	モントリオール	全日本空輸	B777 ※
	ミラノ	ホーラー・イタリア航空	A330 ※
合計			5便

経由便

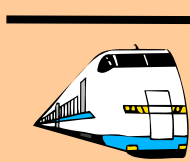
直行便

※は大型機による運航便

② 空港までのアクセス費用軽減と時間短縮



広島駅



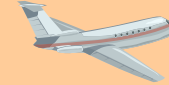
新大阪駅



電車



関西空港



北米、欧州

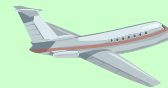
11,060円、172分
(広島駅→関西空港)



広島駅



広島空港



北米、欧州

1,300円、50分
(広島駅→広島空港)



広島空港は関西空港より、1万円安く、2時間早く行けるようだ。

③広島空港国際定期路線の就航状況

事業着手時（平成7年度）より

便数が週28便から週62便（過去最高）に増加
路線数も3路線から6路線に増加

平成7年4月



平成17年7月



新規路線の開設

平成17年4月：グアム【滑走路3,000m、2,400m】線が週2便で就航、
7月から週4便に増便

平成16年6月：台北【滑走路3,660m、3,350m、2,752m】線が週3便で就航

その他の効果

○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進展に寄与している。

○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。

事業をめぐる社会経済情勢の変化

○広島空港の国際線旅客数

平成7年度→263,000人 事業着手

平成12年度→322,000人 平成13年1月 3,000m供用開始

平成13年度→296,000人 (前年比-8.1%)

～米国同時多発テロ事件

平成15年度→162,000人 (前年比-44.9%)

～イラク戦争及びSARS発生

※全国の空港も同様な傾向

平成16年度→268,000人 (前年比65.4%増)

平成17年4～6月→前年比29%増

費用対効果分析フロー

需要予測値

☆ 分析ケース

①WITH-CASE：空港整備が実施された場合

②WITHOUT-CASE：空港整備が実施されず、他の交通機関が利用される場合

利用者便益

- ・ 旅行・輸送時間の短縮
- ・ 旅行・移送費用の低減

供給者便益

- ・ 着陸料収入増
- ・ 航空援助施設利用料収入増
- ・ 維持補修費増(マイナス便益)

費用

建設費

- ・ 土木工事費
(基本施設等)
- ・ その他施設費
(無線・照明・気象等)

改良再投資費

- ・ 土木施設、照明施設

総便益

①利用者便益+②供給者便益+③残存価値

残存価値

・ 計算期間末に空港が有す価値
(評価期間終了後に発生する純便益)

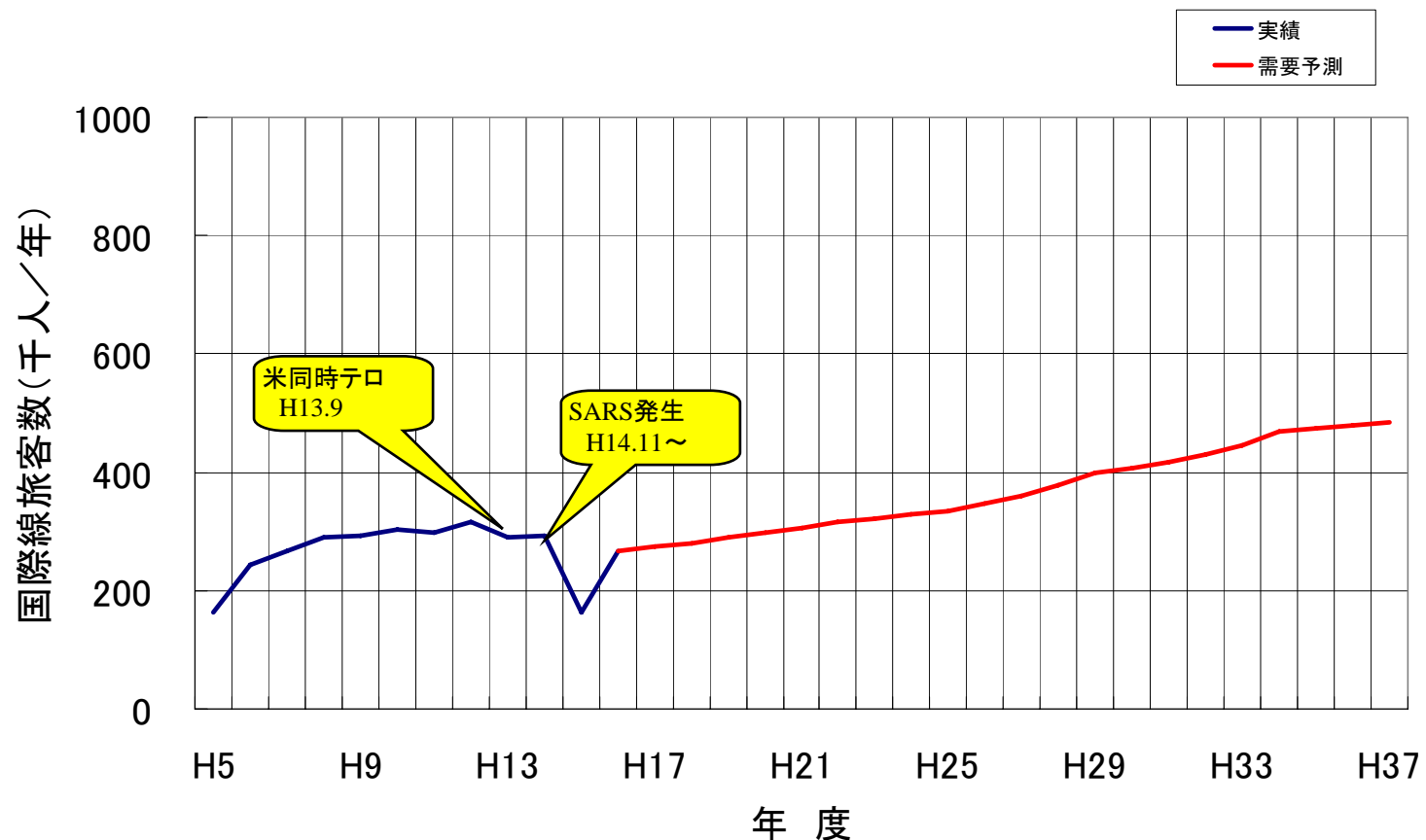
事業評価
＜費用便益分析＞

Output評価値

- ①純現在価値：NPV
- ②費用便益費：CBR
- ③経済的内部収益率：EIRR

国際航空旅客需要予測

- 実績は米国同時多発テロおよびSARS等による需要低迷と、その後の回復
- 国際化の進展により将来需要は着実に増加



費用対効果分析結果

※ 評価基準は、平成17年度としている。

項目	金額			内容
	基本ケース	需要が-10%の場合	需要が+10%の場合	
総費用 (C) 〈現在価値換算後〉	225 億円	225 億円	225 億円	土木工事、無線・照明工事 改良再投資費
総便益 (B) 〈現在価値換算後〉	276 億円	256 億円	294 億円	旅行費用軽減、時間短縮 供給者の着陸料・航行援助施設利用料収入増、維持補修費増 残存価値
費用便益費 (B/C)	1.2	1.1	1.3	
純現在価値 NPV (B-C)	51 億円	31 億円	69 億円	
経済的内部収益率 EIRR	4.8 %	4.5 %	5.1 %	

事後評価のまとめ

☆効果

- ①長距離国際線の大型機・直行便が増加
- ②空港アクセスの費用軽減と時間短縮
- ③広島空港の国際航空旅客が着実に増加

☆さらなる国際化へのポテンシャル

- ①米国での広島の知名度が東京に次いで第2位
希望訪問地は、京都に次いで第3位
【H16年度に広島県を訪れた外国人観光客38万人のうち、欧米人が半数】
- ②広島県内に本社を置く企業は全世界に展開
- ③高齢化社会を向かえ、高齢者の海外渡航が増加しており、直接海外の目的地を結ぶ地元空港の利用者が増加する。

☆今後の対応

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。

今後の事後評価:

滑走路延長に伴う効果が発揮され、国際化への地域のポテンシャルも高いことにより、今後の事後評価は必要はない。

改善処置の必要性:

エアポートセールスの継続的实施及び空港機能の強化を図ることから改善措置の必要はない。