資料7－1

岩国飛行場民間航空施設整備事業

空港事業の事後評価項目調書

事業名（箇所名）	岩国飛行場民間航空施設整備事業			
実施箇所	山口県岩国市			
該当基準	事業完了後、一定期間（5年以内）が経過した事業			
主な事業の諸元	民間航空再開に必要なターミナル地区等を整備する。			
事業期間	事業採択	平成２２年度	完了	平成２４年度
総事業費（億円）	採択時	46.2	完了時	38.6
目的・必要性	在日米軍再編措置に係る負担を担う地元地方公共団体の要望に配慮し、岩国飛行場における平成24年度からの民間航空機の就航に必要なターミナル施設整備を実施するものであり、当該施設整備により地域の活性化に資することを目的とする。			
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	平成２８年度の旅客数・便数の比較 新規評価時　３５万人/年　4便/日 実績値　４５万人/年　6便/日 新規評価時の想定需要を上回る旅客が発現している。また、平成29年度からの那覇路線の通年運航化に伴い、今後も利用の拡大が見込まれる。			

事業全体の投資効率性						
	基準年度	平成２９年度				
	B：総便益(億円)	520	C：総費用(億円)	１２４	全体B／C	4.2
	B−C	397	ＥＩＲＲ(%)	22.2		

事業の効果の発現状況	本事業の実施により、岩国飛行場から新たに東京（羽田）路線、沖縄（那覇）路線が開設され、飛行場利用者の移動時間が短縮するとともに移動経路の選択の幅が広がり、交流の促進が図られた。また、企業立地や雇用機会の拡大やイベントの開催を通じた周辺住民の賑わい創出にも寄与している。
事業実施による環境の変化	岩国飛行場は本事業の実施前から米軍基地として供用していたことから、民航再開による騒音の苦情が寄せられた報告はなく、民航再開後に日常的に空港周辺等の道路が混雑しているという状況でもない。 よって、本事業による周辺環境への影響は特になかったと判断される。
社会経済情勢の変化	岩国飛行場の旅客数は、平成24年12月の民航再開以降、継続的に増加している。 民航再開当初は羽田路線のみであったが、平成27年10月岩国飛行場の民間航空機の発着枠の拡大（1日2往復の運航追加）要望について日米合同委員会にて承認され、平成28年3月から羽田路線増便、那覇路線が夏期の季節運航で開設され、平成29年3月からは那覇路線が通年運航となっている。 岩国飛行場の民航再開を契機に周辺での新たな雇用が創出されるとともに、新たな企業立地や設備投資が誘発されている。
今後の事後評価の必要性	本事業の前提となる岩国飛行場の利用者数は、新規採択時の需要予測値を上回って推移しており、費用対効果分析の結果からも事業内容に対応した効果が発現していると判断される。また、民間航空施設の整備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。
改善措置の必要性	本事業による民航再開後、就航便の利用状況は概ね好調であり、周辺地域には新たな企業立地が見られるとともに、空港を活用した賑わいの創出等の取組が行われており、本事業は適切に実施されたと判断できるので、今後の改善措置の必要はない。
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	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。
対応方針（原案）	対応なし。
対応方針理由	事業効果の発現が確認されたため。
その他	

岩国飛行場民間航空施設整備事業
事後評価

平成29年12月18日

中国地方整備局　大阪航空局

国土交通省

1．岩国飛行場（愛称：岩国錦帯橋空港）の概要

国土交通省

(1) 概要

岩国飛行場は、山口県東部の岩国市に位置し米軍が設置管理する飛行場である。本事業により平成24年12月に民間航空施設が整備され、民間航空機の運航が再開した。

空港周辺には国内外の観光客が訪れる２つの世界遺産（厳島神社（宮島）、原爆ドーム）が存在している。

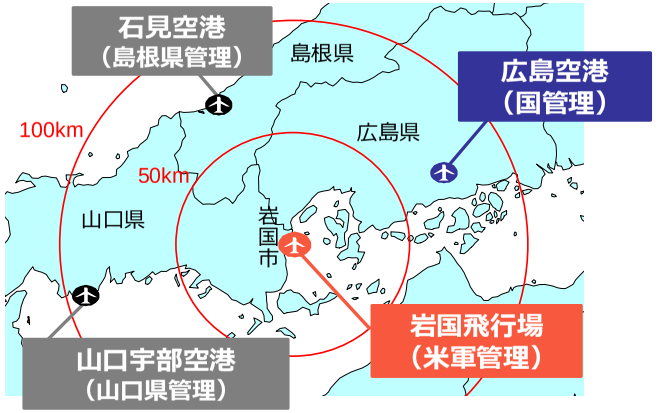
(2) 沿革

1952年（S27）　4月 5月	日米安全保障条約に基づき、在日米軍の基地化 民間航空の利用開始
1964年（S39）	定期路線が無くなる
2005年（H17）	民航再開について日米合意（4便/日）
2010年（H22）　5月	**民間航空施設整備工事着手**
2012年（H24）12月	**岩国飛行場民間航空施設　供用開始** 羽田路線開設　（4便/日）
2015年（H27）10月	日米合同委員会にて民間機発着枠を2便/日増便で合意
2016年（H28）　3月	羽田路線の増便（5便/日）、那覇路線開設（1便/日）

(3) 利用状況

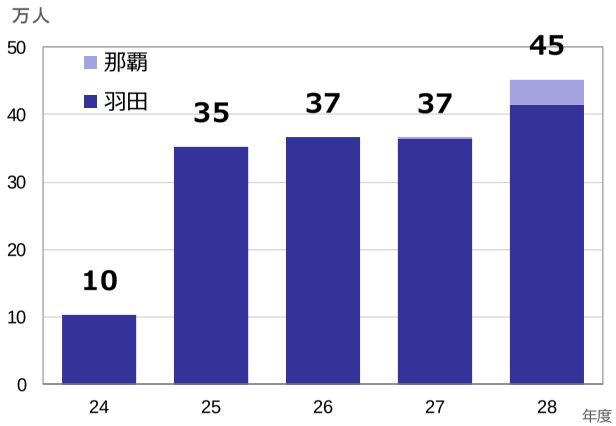
岩国飛行場の利用状況は、民航再開後4年連続で需要予測値の35万人を超える実績となっている。平成28年度の旅客数については、羽田便の増便（1便／日）と那覇便の新規就航に伴い、再開後最高の45万人（前年度比123.6%）となっている。

搭乗率については、羽田便は66%と好調な一方、那覇便は51%であり、修学旅行の利用促進等が取り組まれている。



位置図

岩国飛行場における定期便運航状況



岩国飛行場の旅客実績　出典：航空会社資料

2．事業の概要

国土交通省

(1) 事業目的

在日米軍再編措置に係る負担を担う地元地方公共団体の要望に配慮し、岩国飛行場における平成24年度からの民間航空機の就航に必要なターミナル施設整備を実施するものであり、当該施設整備により地域の活性化に資することを目的とする。

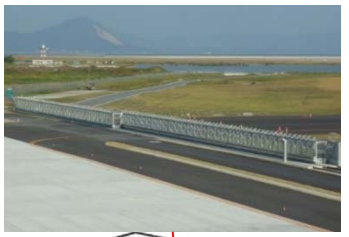
(2) 整備施設

- **エプロン（中型ジェット：２スポット）**
- **電動ゲート（１式）**
- **民航連絡誘導路（23m×650m）**（B：23m、L：650m）
- **空港事務所（１棟）**
- **道路、歩道ルーフ（１式）**

旅客・貨物ターミナルビル、駐車場、給油施設は民間事業として整備

エプロン（中国地方整備局）

電動ゲート（中国地方整備局）



道路、歩道ルーフ（中国地方整備局）

空港事務所（大阪航空局）

誘導路（中国地方整備局）

(3) 事業費と事業期間

総事業費：38.6億円
事業期間：平成22～24年度（3カ年）

3．事業評価の目的と視点

国土交通省

(1) 事業完了後の事後評価の目的と視点

事後評価とは、事業の効果等の確認など、完了した事業が適切に実施されたかの検討に加え、今後の改善措置の検討や同種事業へのフィードバックなど、評価結果を将来の事業展開等に活かしてくことを目的として実施するものである。

目的１　事業効果等の確認

視点①　費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
視点②　事業効果の発現状況
視点③　事業実施による環境の変化
視点④　社会経済情勢の変化

目的２　改善措置等の検討

視点⑤　今後の事後評価の必要性
視点⑥　改善措置の必要性

目的３　同種事業へのフィードバック

視点⑦　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

４．費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

国土交通省

(1) 岩国飛行場の旅客需要

＜新規採択時評価（平成21年度実施）＞

羽田路線４便／日の就航を前提に約35万人/年度の旅客需要を想定していた。

＜事後評価時（平成29年度実施）＞

○開港からの実績値（平成24～28年度）

平成27年度までの旅客実績は、羽田路線4便／日が就航し、新規採択時評価の予測をやや上まわる約37万人/年度であった。平成28年度の旅客実績は羽田路線の増便（1便／日）、那覇路線の新規開設（夏期1便／日）に伴い、約45万人／年度であった。

○今後の予測値（平成29年度～）

平成29年度から那覇路線が通年化されることで更なる旅客増が見込まれること。また、最新の経済見通しや将来人口推計、並びに他空港における便数の増加等の条件変化を考慮して前提条件を見直し、改めて需要予測を行った。

予測の結果、現状と同程度の約45万人／年度程度が将来にわたり推移すると見込まれる。

４．費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

国土交通省

（２）便益項目	新規採択時評価	事後評価
①利用者便益	15.0億円／年度※	18.2億円／年度※
・旅行時間の短縮	羽田便	羽田便、那覇便
・移動経路の増加	同上	同上
②供給者便益	2.5億円／年度※	1.1億円／年度※
・着陸料（収入）	４便／日の就航	６便／日の就航
・航行援助施設利用料（収入）	同上	同上
・航空機燃料税（収入）	同上	同上
・維持補修費（支出）	▲1.9億円／年度※	▲2.9億円／年度※
・人件費	当時の他空港の事例を参考に設定	岩国飛行場の民航再開後の実績をもとに設定
・庁費	同上	同上
・米軍への経費（着陸料、警備費、維持管理費）	同上	同上

※平成38年度の場合

（３）費用項目	新規採択時評価	事後評価
①建設費	見込額（46.2億円）	実績額（38.6億円）
②改良・再投資費	99億円／50年間	142億円／50年間
・エプロン、誘導路等の更新投資	当時の他空港の事例を参考に設定	最近の他空港の事例を参考に設定

5．事業効果の発現状況

国土交通省

(1) 費用便益分析結果

事後評価に際して前記４．における要因の変化を考慮して費用便益分析を見直したところ、B/Cは4.2となり、事業内容に対応した投資効果が発現していることが確認された。

事　項	新規採択時評価	事後評価	備　考
	平成21年度	平成29年度	
事業諸元	エプロン（2スポット） 電動ゲート 民航連絡誘導路（23m×650m） 空港事務所 道路、歩道ルーフ	エプロン（2スポット） 電動ゲート 民航連絡誘導路（23m×650m） 空港事務所 道路、歩道ルーフ	
事業期間	平成22年度～平成24年度	平成22年度～平成24年度	
総事業費	46.2億円	38.6億円	電動ｹﾞｰﾄ門扉の構造見直しによる建設ｺｽﾄの縮減等
総便益（B）	403億円	520億円	利用者数の増加に伴う増額
総費用（C）	85億円	124億円	改良再投資費の内容の見直しに伴う増額
費用便益比（B/C）	**4.7**	**4.2**	

5．事業効果の発現状況

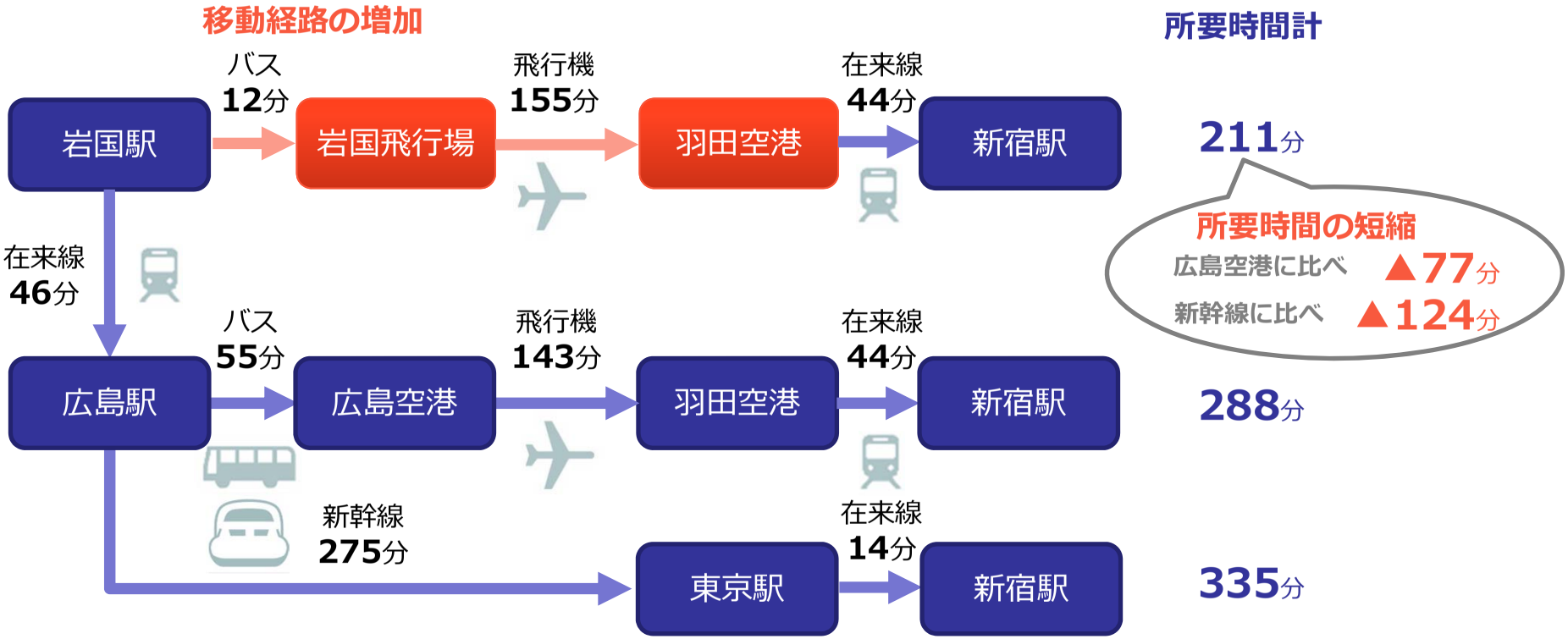
国土交通省

（２）移動時間の短縮と移動経路の選択幅の拡大

- 本事業により、岩国飛行場から羽田便及び那覇便が新たに就航し、利用者の移動時間が短縮するとともに移動経路の選択の幅が広がった。（本項目は利用者便益として計上）

  移動時間の短縮や移動経路の選択幅の拡大に伴い、岩国飛行場が整備される前と比べ、背後圏へ年間約3万人の旅客流動が増加したと推計される。（平成28年度推計値）

旅行時間の比較（羽田便）　：**岩国飛行場背後圏**から**東京都心**への移動の場合



※所要時間には**乗り継ぎ時間を含む**（飛行機の場合は搭乗前40分、降機時20分）。空港間の所要時間は往復の平均値。

5．事業効果の発現状況

国土交通省

（３）定性的な効果①　：ヒアリング調査のまとめ

雇用機会の拡大

民航施設の整備により新たな雇用が発生

- ターミナルビル内の従業員　約**134**人（平成29年現在）

（業種）航空会社、グランドハンドリング、警備会社、売店、航空機燃料、レンタカー、清掃会社

出典：国土交通省資料

出典：岩国錦帯橋空港ホームページ

出典：岩国錦帯橋空港ホームページ

企業への効果

岩国への企業進出や地元企業の設備投資が拡大

- 民航再開を契機とした岩国市への企業立地

新規進出 **8**件、既存企業の増設 **9**件　出典：岩国市資料

東京との連携が取りやすくなったため、事業所を岩国市に新たに立地しました。

背後圏立地企業A

東京への出張や東京からの顧客の来訪がしやすくなりました。取引が増加したため、事業拡大に伴い、施設を増設しました。

背後圏立地企業B

5．事業効果の発現状況

国土交通省

（３）定性的な効果②

交流の促進

旅行機会の増加や、広域観光が促進

- 旅行時間の短縮に伴い岩国市への観光客が増加。（開港前後で関東方面からの入込客が約1.7万人／年増加）（岩国市観光客動態調査により 中国地方整備局推計値算出）
- 広域観光の促進

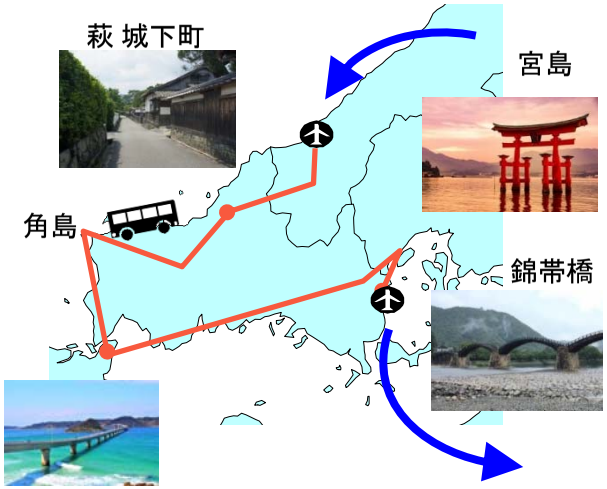
（岩国市のキャンペーン）

出典：岩国錦帯橋空港HP

（関東発・岩国飛行場を利用したツアーの例）

1日目	萩・石見空港着 → 津和野散策 → 萩 （萩市泊）
2日目	萩市 → 秋吉台 → 角島 → 関門海峡 （北九州市泊）
3日目	北九州市 → 錦帯橋 → 宮島 → **岩国飛行場** 発

出典：阪急交通社



賑わいの創出

民航施設は、航空旅客以外にも活用

- ゴールデンウィーク、七夕、空の日（9月）、開港記念日等に　空港利用者や地元住民向けのイベントを開催。
- 幼稚園、小学校の遠足での活用、中高生の職業体験の受け入れ。

ひなまつり（琴演奏会）

ゴールデンウィークイベント

七タイベント

出典：岩国錦帯橋空港ホームページ

6．事業実施による環境の変化と社会経済情勢の変化

国土交通省

(1) 事業実施による環境の変化

- 岩国飛行場は本事業の実施前から米軍基地として供用していたことから、民航再開による騒音の苦情が寄せられた報告はない。
- 民航再開後に日常的に空港周辺等の道路が混雑しているという状況でもない。

(以上、岩国市よりヒアリング)

よって、本事業による周辺環境への影響は特になかったと判断される。

(2) 社会経済情勢の変化

- 岩国飛行場の旅客数は、平成24年12月の民航再開以降、継続的に増加している。
- 民航再開当初は羽田路線のみであったが、平成27年10月岩国飛行場の民間航空機の発着枠の拡大（1日2往復の運航追加）要望について日米合同委員会にて承認され、平成28年3月から羽田路線増便、那覇路線が夏期の季節運航で開設され、平成29年3月からは那覇路線が通年運航となっている。
- 岩国飛行場の民航再開を契機に周辺での新たな雇用が創出されるとともに、新たな企業立地や設備投資が誘発されている。

6．今後の事後評価の必要性等

国土交通省

（1）今後の事後評価の必要性（案）

本事業の前提となる岩国飛行場の利用者数は、新規採択時の需要予測値を上回って推移しており、費用対効果分析の結果からも事業内容に対応した効果が発現していると判断される。
また、民間航空施設の整備に伴う環境への影響も特段確認されていない。
以上より、今後の事後評価の必要はありません。

（2）改善措置の必要性（案）

本事業による民航再開後、就航便の利用状況は概ね好調であり、周辺地域には新たな企業立地が見られるとともに、空港を活用した賑わいの創出等の取組が行われており、本事業は適切に実施されたと判断できるので今後の改善措置の必要はありません。

（3）同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性（案）

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ありません。