

公共事業事後評価調書

所管課： 空港課

1 事業概要	事業名： 新石垣空港整備事業		再評価年度：平成23年度																																																	
	事業種別： 新空港整備	事業主体： 沖縄県	(H17～H24)																																																	
	事業箇所： 石垣市	根拠法令： 空港法	事業期間： H17～H24																																																	
	総事業費(百万円)： 45,108	費用内訳： 補助 9/10	事業量： (滑走路2,000m等) 滑走路 2,000m、 誘導路、駐機場等																																																	
(整備目的)	<p>旧石垣空港は県内路線の他、東京、関西等の本土路線が就航する八重山圏域の基幹空港となっており、非常に利用度の高い空港であるが、滑走路長が1,500mのまま暫定的に小型ジェット機が就航していた。</p> <p>このため、中型ジェット機も就航可能な滑走路長2,000mの新空港を整備することにより、増大することが見込まれる航空需要に対応し、離島交通の利便性の向上と観光産業をはじめとする地域の振興発展を支援することを目的とした。</p>																																																			
2 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<p>① 事業費：<再評価時>451億円→<事後評価時>451億円</p> <p>② 事業期間：<再評価時>H17～24年度→<事後評価時>H17～24年度</p> <p>③ 需要予測：<再評価時>250万人(平成45年度)→<事後評価時>258万人(平成45年度)</p>																																																			
費用対効果分析結果(事後)	<table border="0"> <tr> <td>① 利用者効果</td> <td>172,179</td> <td>① 整備費用(税抜)</td> <td>43,017</td> </tr> <tr> <td>1)旅客の時間短縮・費用低減効果</td> <td>(197,017)</td> <td>1)土木工事費</td> <td>(6,128)</td> </tr> <tr> <td>2)アクセス時間・費用の増大効果(マイナズ便益)</td> <td>(-24,838)</td> <td>2)建築工事費</td> <td>(2,072)</td> </tr> <tr> <td>② 供給者効果</td> <td>4,374</td> <td>3)その他施設費(照明・無線・気象)</td> <td>(6,079)</td> </tr> <tr> <td>1)新空港の整備による収入の変化</td> <td>(10,880)</td> <td>4)用地関係費(造成・取得・補償)</td> <td>(27,649)</td> </tr> <tr> <td>(着陸料、航空機燃料税、旧空港跡地売却益等)</td> <td></td> <td>5)その他費用(事務費)</td> <td>(1,089)</td> </tr> <tr> <td>2)新空港の整備による支出の変化(マイナズ便益)</td> <td>(-6,506)</td> <td>② 改良・再投資費用(税抜)</td> <td>25,421</td> </tr> <tr> <td>(人件費、維持補修費、旧空港撤去費用等)</td> <td></td> <td>(評価期間内に耐用年数に達して施設の改良・再投資を行う費用)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③ 残存価値</td> <td>76,881</td> <td>※()は内数 総費用</td> <td>68,438</td> </tr> <tr> <td>(検討年 50年)</td> <td>※()は内数 総便益</td> <td>基準年換算 (C)</td> <td>67,947</td> </tr> <tr> <td>(基準年 H28)</td> <td>基準年換算 (B)</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>(単位: 百万円)</td> <td>96,671</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table> <p>費用便益比 (B/C) = 96671 / 67947 = 1.4</p>				① 利用者効果	172,179	① 整備費用(税抜)	43,017	1)旅客の時間短縮・費用低減効果	(197,017)	1)土木工事費	(6,128)	2)アクセス時間・費用の増大効果(マイナズ便益)	(-24,838)	2)建築工事費	(2,072)	② 供給者効果	4,374	3)その他施設費(照明・無線・気象)	(6,079)	1)新空港の整備による収入の変化	(10,880)	4)用地関係費(造成・取得・補償)	(27,649)	(着陸料、航空機燃料税、旧空港跡地売却益等)		5)その他費用(事務費)	(1,089)	2)新空港の整備による支出の変化(マイナズ便益)	(-6,506)	② 改良・再投資費用(税抜)	25,421	(人件費、維持補修費、旧空港撤去費用等)		(評価期間内に耐用年数に達して施設の改良・再投資を行う費用)		③ 残存価値	76,881	※()は内数 総費用	68,438	(検討年 50年)	※()は内数 総便益	基準年換算 (C)	67,947	(基準年 H28)	基準年換算 (B)			(単位: 百万円)	96,671		
① 利用者効果	172,179	① 整備費用(税抜)	43,017																																																	
1)旅客の時間短縮・費用低減効果	(197,017)	1)土木工事費	(6,128)																																																	
2)アクセス時間・費用の増大効果(マイナズ便益)	(-24,838)	2)建築工事費	(2,072)																																																	
② 供給者効果	4,374	3)その他施設費(照明・無線・気象)	(6,079)																																																	
1)新空港の整備による収入の変化	(10,880)	4)用地関係費(造成・取得・補償)	(27,649)																																																	
(着陸料、航空機燃料税、旧空港跡地売却益等)		5)その他費用(事務費)	(1,089)																																																	
2)新空港の整備による支出の変化(マイナズ便益)	(-6,506)	② 改良・再投資費用(税抜)	25,421																																																	
(人件費、維持補修費、旧空港撤去費用等)		(評価期間内に耐用年数に達して施設の改良・再投資を行う費用)																																																		
③ 残存価値	76,881	※()は内数 総費用	68,438																																																	
(検討年 50年)	※()は内数 総便益	基準年換算 (C)	67,947																																																	
(基準年 H28)	基準年換算 (B)																																																			
(単位: 百万円)	96,671																																																			
3 事業効果の発現状況	<p>① 直行便就航による旅客の時間短縮 滑走路の延長により、羽田空港への直行便が就航可能となったことから、那覇空港等を経由することが不要となり、旅客の時間短縮(羽田空港への直行便利用により97分短縮)が図られた。</p> <p>② 就航便数・提供座席数の増加 空港施設全体の拡充整備により、高需要時間帯での受入可能便数が増加し、中型ジェット機の就航も可能となったことから、H24年度からH27年度にかけて、58便/日(245.3万席/年)から64便/日(309.6万席/年)に就航便数及び提供座席数が増加した。</p> <p>③ 乗降客数の増加 就航便数及び提供座席数が増加したことに伴い、乗降客数はH24年度からH27年度にかけて、169万人から230万人(約1.4倍)に増加した。</p> <p>④ 入域観光客数・観光消費推計額の増加 新空港の整備により、石垣市の空路による入域観光客数及び観光消費推計額が増加した。 【入域観光客数】 約1.5倍増加(H22～H24年度:平均633千人→H25～H27年度:平均921千人) 【観光消費推計額】 約1.5倍増加(H22～H24年度:平均430億円→H25～H27年度:平均627億円) (石垣市入域観光客の消費単価は、県外客78,515円、県内客43,860円) <出典:石垣市入域観光推計表(石垣市)></p> <p>⑤ 地域の産業指標の上昇 新空港の整備に伴う効果として、路線バス、タクシー、レンタカー、船舶、ホテルの利用が増加しており、観光関連の求人数、求人倍率及び事業者売上の上昇も見られていることから、地域の振興発展に寄与している。 1)路線バス(石垣市内) 【輸送人員】 約2.2倍増加(H22～H24年度:平均416千人→H25～H27年度:平均912千人) <出典:運輸要覧(沖縄総合事務局運輸部)> 2)タクシー(石垣市内) 【実車キロ】 約1.3倍増加(H22～H24年度:平均5,078千km→H25～H27年度:平均6,477千km) <出典:運輸要覧(沖縄総合事務局運輸部)> 3)レンタカー(石垣市内) 【許可車両数】 約1.5倍増加(H22～H24年度:平均1,556台→H25～27年度:平均2,386台) <出典:運輸要覧(沖縄総合事務局運輸部)></p>																																																			

	<p>4)船舶(石垣島～竹富島) 【旅客数】約1.3倍増加(H22～H24年度:平均665千人→H25～H27年度:平均882千人) <出典:運輸要覧(沖縄総合事務局運輸部)></p> <p>5)ホテル(八重山地域) 【リゾートホテル客室稼働率】10.8ポイント増加(H24年度:67.0%→H26年度:77.8%) 【宿泊特化ホテル客室稼働率】17.4ポイント増加(H24年度:60.3%→H26年度:77.7%) <出典:「2014年度県内主要ホテルの稼働状況」及び「新石垣空港開港後の八重山地域の主要ホテルの稼働状況」について(沖縄振興開発金融公庫)></p> <p>6)求人(八重山地域) 【求人数】約1.9倍増加(H24年度:559人→H27年度:1,088人) 【求人倍率】0.77ポイント増加(H24年度:0.41倍→H27年度:1.18倍) <出典:業務年報(八重山公共職業安定所(ハローワーク八重山))></p> <p>7)事業者売上(石垣市) <出典:運輸要覧(沖縄総合事務局運輸部)> 【飲食・宿泊関連事業者売上】約1.3倍(H24年度:15,485百万円→H26年度:20,698百万円) 【卸売・小売関連事業者売上】約1.3倍(H24年度:55,732百万円→H26年度:73,367百万円) <出典:「平成24年経済センサス-活動調査結果」(総務省統計局)、 「平成26年経済センサス-基礎調査結果」(総務省統計局)></p>
<p>4 事業実施による環境の変化</p>	<p>① 自然環境 本事業の実施にあたっては、専門家の指導・助言を得ながら、環境影響評価書に基づく環境保全措置等を適切に実施するとともに、事業着手後は環境監視及び事後調査を行っている。 主な調査結果は以下のとおりである。</p> <p>1)小型コウモリ類 本事業の実施区域(A～E洞)及びその周辺地域(石垣島島内の主な利用洞窟82箇所)に生息する小型コウモリ類(ヤエヤマコキクガシラコウモリ、カグラコウモリ、リュウキュウコビナゴコウモリ)について、これらの習性を踏まえ、出産・ほ育期(5～6月)や冬期の休眠時期(1月)に生息状況や移動状況をモニタリングしている。小型コウモリ類が、出産・ほ育の場として利用しているA洞窟及びD洞窟については、その保全に万全を期した結果、本事業の実施後も出産・ほ育の場として利用されていることが確認されており、石垣島全体の個体数についても概ね経年変動の範囲内であることから、著しい環境影響は見られていない。</p> <p>2)サンゴ礁生態系 本事業の実施区域に近接する海域において、海域生物(サンゴ類、海藻草類、魚類、大型底生生物)の生息状況(1回/年)及びその生息環境(SS、COD、栄養塩類、赤土等の堆積量等、4回/年)等について、調査を行っている。事業実施区域からの濁水流出がないよう入念に対策を講じた結果、本事業の実施によるサンゴ礁生態系への影響は見られていない。なお、本事業では埋立は行っていない。</p> <p>② 生活環境 本事業の実施により、空港が移転したことから、旧空港周辺市街地における航空機騒音が解消され、生活環境の改善が図られた。</p>
<p>5 住民・利用者等の意見</p>	<p>① 住民・空港利用者の意見(アンケート調査) <メリット> ・滑走路が長く(1500m→2000m)なり、着陸時の不安感が和らいだ。 ・より大きな機材(B767やB787)が就航し、快適になった。 ・県外空港(東京・中部・関西・福岡等)への直行便が増えた。 ・ターミナルビルが大きくなり、利用しやすくなった。 ・市街地の航空機騒音が低減された。 ・搭乗橋が整備され、飛行機の乗降が便利になった。 ・航空運賃が安くなり、利用頻度が増えた。 ・八重山への玄関口がきれいになったことで、観光のイメージアップに貢献している。</p> <p><デメリット> ・空港への距離が遠くなり、アクセスしにくくなった。 ・駐車場が有料化され、利用しにくくなった。</p> <p>② 航空会社の意見(ヒアリング結果) <メリット> ・中型機による羽田直行便の就航が可能となり、旅客数が大幅に増加した。 ・運航機材の大型化が可能となり、需給に合わせた機材の運用により、路線あたりの収益性が向上した。 ・スポット数の増加により、高需要時間帯での路線、便数の拡大が可能となり、旅客数が増加した。 ・平行誘導路の整備とスポット数の拡大により、輻輳時間帯での定時性の向上が図られた。 ・旅客搭乗橋(PBB)の新設により、お客様の乗り降りにかかる負担が大幅に軽減した。更に定時性の向上も図られた。 ・重量制限が解消され、貨物の輸送量が増加した。 ・精密進入が可能となり、就航率の改善が図られた。 ・滑走路の延長、計器着陸装置(ILS)の整備により、運航乗務員の精神的負担が軽減され、安全性が向上した。</p> <p><デメリット> ・近隣に医療機関がないため、急病人発生時の救急体制に課題がある。</p>

<p>6 社会経済情勢等の変化</p>	<p>① 社会・経済 リーマンショックによる世界金融危機(H20年9月)、東日本大震災(H23年3月)の影響により、一時的に航空需要は減少したが、順調に回復してきている。 また、新空港開港後、航空会社の新規参入・撤退があり、一時的に増便・減便が発生したが、その他航空会社の参入や機材の大型化により、乗降客数の推移に大きな影響は生じていない。</p> <p>② 地元・自治体 沖縄県や石垣市などの積極的な観光プロモーション活動により、新石垣空港における国際線旅客数が増加傾向にあることから、石垣空港ターミナル(株)において国際線ターミナル施設の増改築が行なわれている。今後は就航路線の増加や機材の大型化による国際線旅客数の増加が期待できる。 新空港への移転に伴い、中心市街地からの距離が遠く(約3km→約14km)なったものの、定時性の高い路線バスが運航しており、公共交通機関によるアクセス手段が確保されている。 また、空港までの移動時間の短縮等を目的に県道石垣空港線(L=8.8km)の整備が進められており、より空港へのアクセス向上が図られる。</p>
<p>7 対応方針</p>	<p>① 今後の事後評価の必要性： 増大する航空需要へ対応し、離島交通の利便性が向上するとともに、観光産業をはじめとする八重山地域の振興発展に寄与していることから、事業の目的を達成しており、効果も発現している。そのため、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>② 改善措置の必要性： 事業の目的を達成し、事業の効果が発現しており、また環境等への重大な影響も見られないことから、改善措置の必要性はない。</p> <p>③ 同種事業の計画・調査のあり方や評価手法の見直しの必要性： 特段見直しの必要性はない。</p>

注1)事業概要の上段()は再評価時の計画。