

NEWS RELEASE

関西国際空港株式会社

経営戦略室広報 G

TEL : 0724-55-2201

FAX : 0724-55-2052

関西国際空港用地造成株式会社

総務部総務課

TEL : 0724-55-4700

FAX : 0724-55-4710

2005年（平成17年）12月20日

平成18年度予算（案）の内示について

標記につきまして、別添のとおり内示がありましたので、お知らせいたします。

別添：9枚

以 上

お問い合わせ先

建設事業について

- ・ 2期施設整備事業・1期事業

関西国際空港（株）

計画技術部企画 G

TEL:0724-55-2163

- ・ 2期用地造成事業・無利子資金への是正

関西国際空港用地造成（株）

事業推進部企画課

TEL:0724-55-4704

経営基盤の確立について

関西国際空港（株）

経営戦略室総合企画 G

TEL:0724-55-2113



関西国際空港関係平成18年度予算案の内示について

平成18年度予算財務省原案において、関西国際空港株式会社、関西国際空港用地造成株式会社の建設事業費243億円、補給金90億円、2期用地造成事業のスキーム見直しに伴う無利子資金への是正75億円が内示されましたのでお知らせいたします。

1. 建設事業

2期施設整備事業(上物)は2007年の「限定供用」に必要な300億円をコスト縮減した結果として171億円が内示

(単位:億円)

事業区分	事業内容	事業費
2期事業	施設整備事業(上物) ・第2滑走路、誘導路等「限定供用」に必要な施設整備を実施	171 (300)
	用地造成事業(下物) ・埋立工事等を実施	8 (231)
小計		179 (531)
1期事業	・既存施設の能力増強等を実施	64 (39)
建設事業費合計		243 (570)

注1) ()は17年度当初予算を示す

注2) 2期の用地造成は「関西国際空港用地造成会社」の行う事業

注3) 1期事業費には政府保証債5億円を含む。この他に過去の建設資金として調達していた資金の償還財源として政府保証債343億円がある。

2. 経営基盤の確立

安定的な経営基盤を確立し、有利子債務の確実な償還を期すための補給金

(単位:億円)

補給金	90 (90)
-----	-----------

3. 2期用地造成事業のスキーム見直しに伴う無利子資金への是正

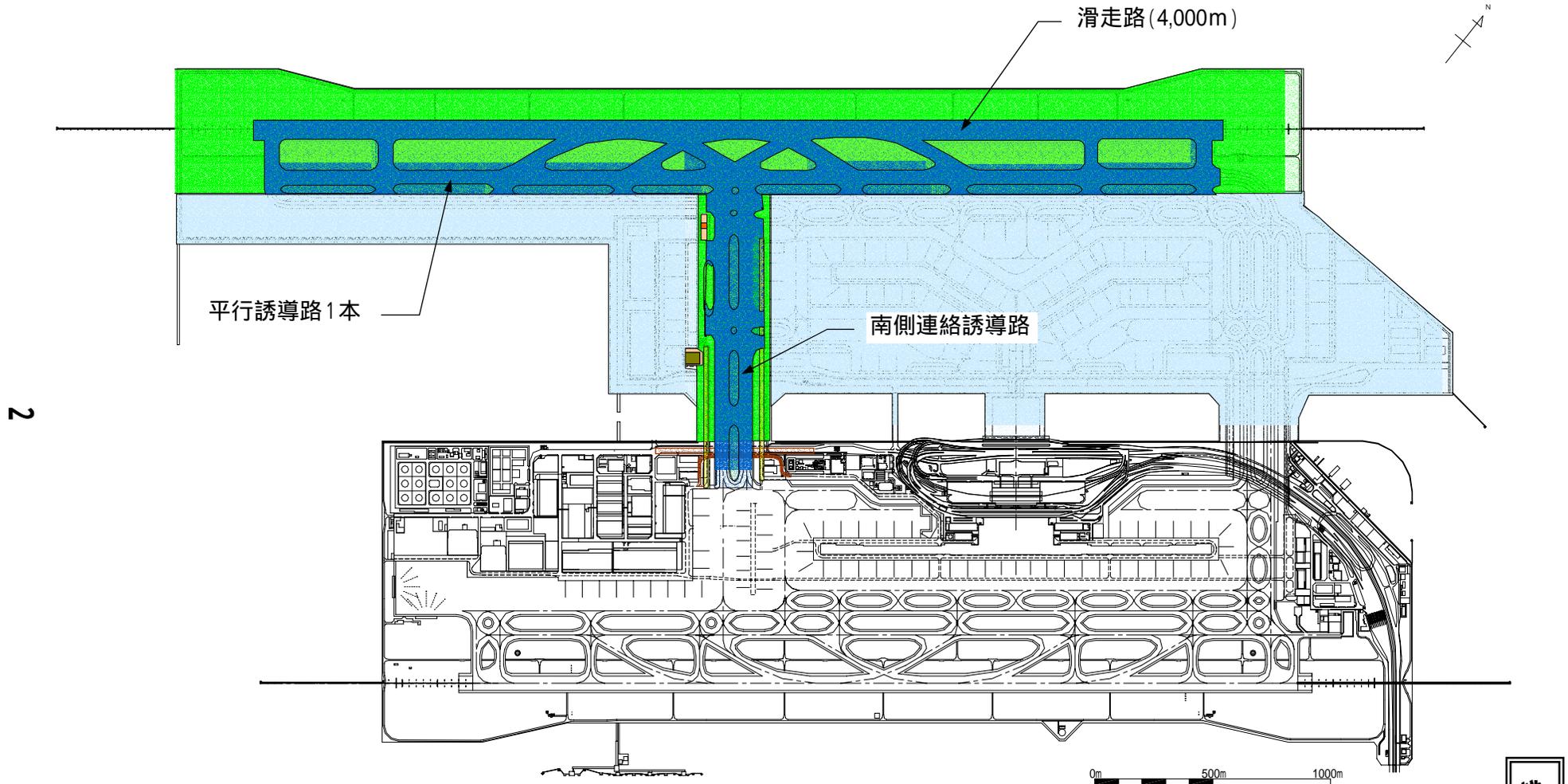
既に予算化されている事業費の有利子資金調達分が、スキーム見直し後の計画額を超えているため、無利子資金を是正

(単位:億円)

無利子資金の是正	75 (15)
----------	-----------

注)無利子資金の是正については、概算要求15億円に対して75億円の内示。

2007年2期「限定供用」施設

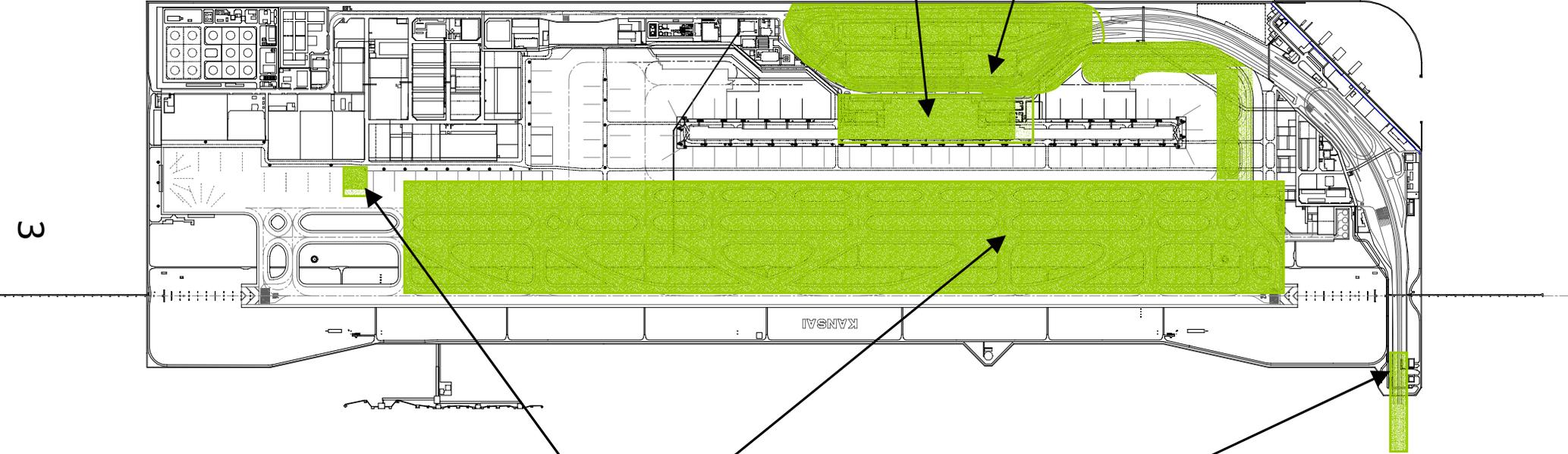


先送りした事業は、限定供用後の需要動向、会社の経営状況等を見つつ行う。

1期事業 平成18年度の主な実施箇所

PTB 増強 (継続)
(インライン、P I S)

鋼製橋脚耐震補強工事 (新規)



3

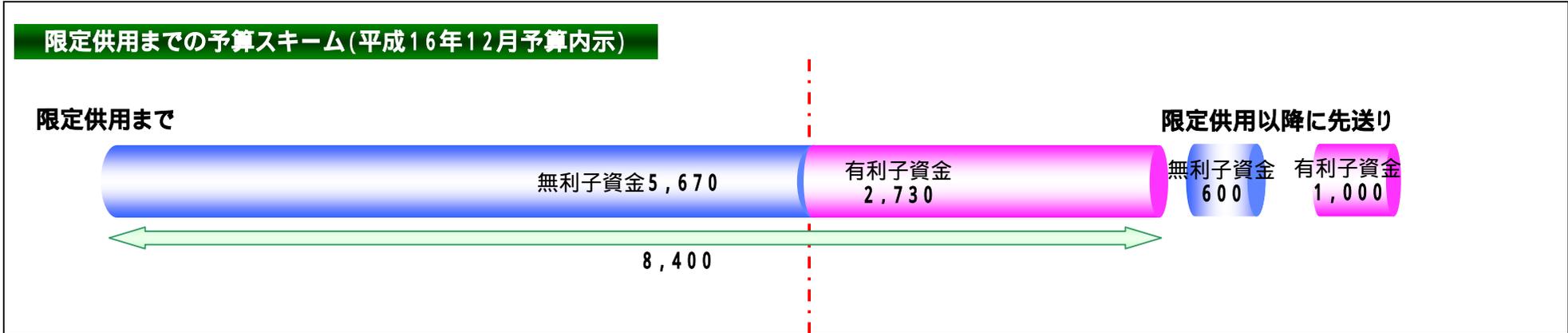
貨物スポット増設工事 (新規)

誘導案内灯高輝度化工事 (継続)

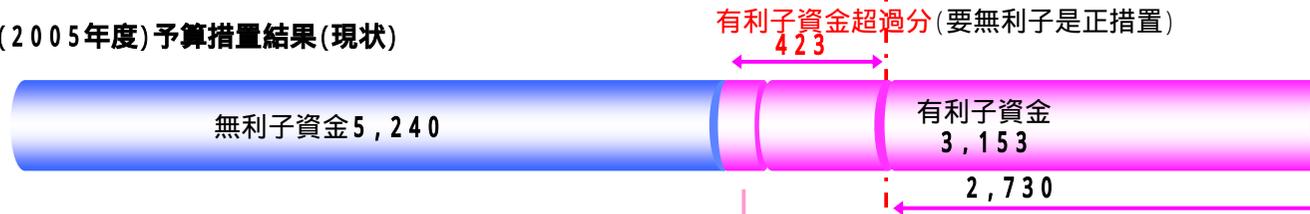
連絡橋耐風対策工事 (継続)

参考資料 2

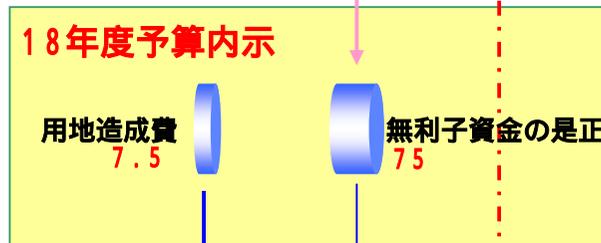
用地造成事業における予算スキームと18年度予算内示について



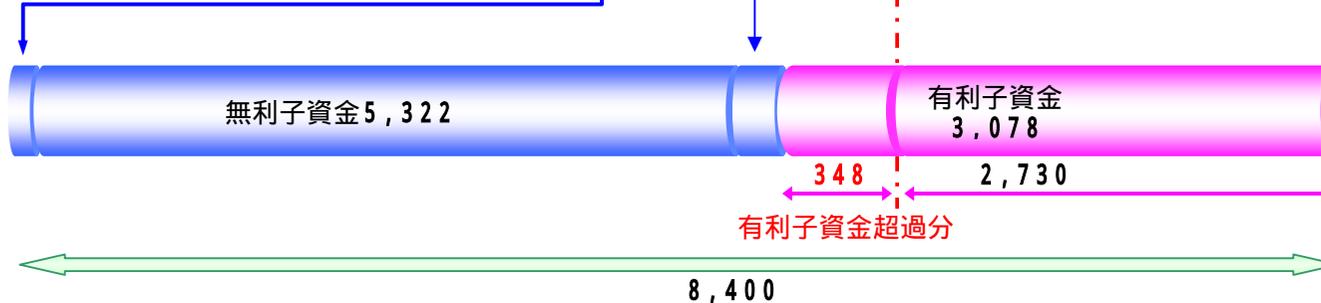
17年度(2005年度)予算措置結果(現状)



18年度予算内示



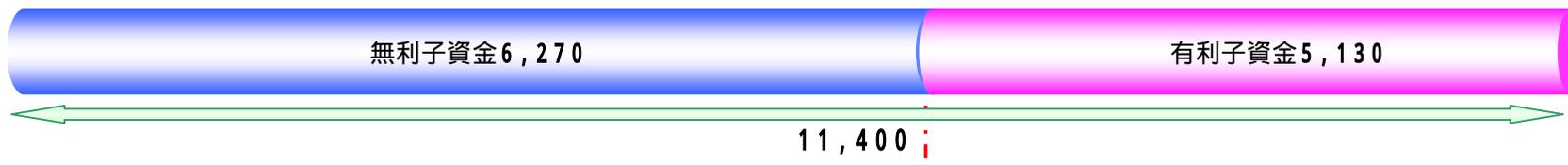
18年度(2006年度)予算措置結果



単位: 億円

無利子資金の是正については、18年度予算措置により、残額分が348億円となっております。

2期用地造成事業当初スキーム(平成7年)



関空2期事業スキームの見直し(平成13年 用地造成事業)

事業費の削減

1,400億円程度(約12%)ものコスト縮減
1兆1,400億円 約1兆円

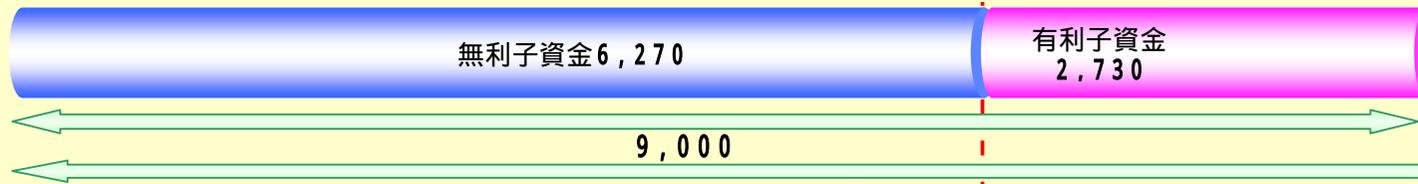
段階的施工

2006年までに約9,000億円、2007年以降に約1,000億円実施

2006年度までに無利子資金6,270億円全額注入

国・自治体は2006年度までに出資及び無利子貸付を行う

供用開始時まで



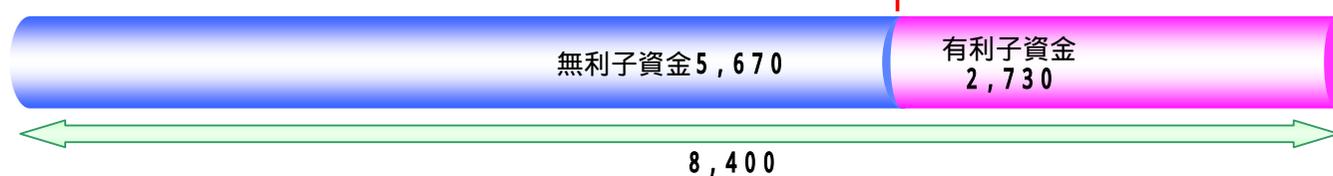
供用開始以降



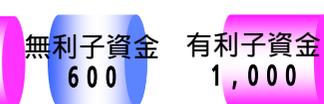
10,000

限定供用までの予算スキーム(平成16年12月予算内示)

限定供用まで



限定供用以降に先送り



二期施設整備（2007年限定供用）事業のコスト縮減について

2007年までの二期限定供用施設整備事業については、765億円の事業として計画しておりましたが、弊社としては、設計、施工あるいは契約の段階でコスト縮減のための様々な取組みを行ってきた結果、約130億円程度の縮減が可能となりました。

主な縮減の内訳は以下のとおりです。

（1）滑走路・誘導路の舗装に関する縮減

- ・強固で良好に造成された用地の強度を現地走行試験により適切に舗装設計に反映し、舗装の厚さを低減。
- ・鉄鋼スラグなど安価な材料を使用。

（2）1期アンダーパス等の構造の工夫による縮減

- ・安全で円滑な交通を確保するため、航空機用の連絡誘導路と一般車両等用の幹線道路を立体交差させるためのアンダーパスにPC蓋掛け構造を採用し、延長の短縮。

（3）航空灯火に関する縮減

- ・航空灯火の監視制御システムについて、可能な限り汎用品を採用すると共に表示装置も小型化し、シンプル且つスリムに構築。
- ・埋込型灯器の設置について、自社開発基台を用いて舗装工事と一体施工を行うことで作業を効率化。

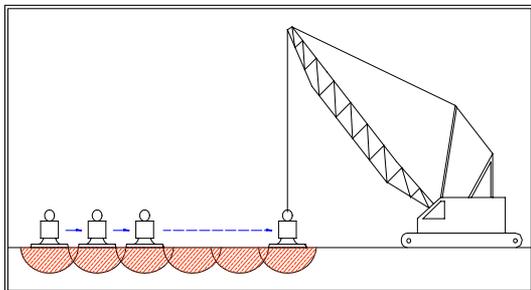
（4）その他の縮減

- ・契約に際しての価格交渉の実施、建物の設計の工夫等。

用地造成における転圧方法の改善

関空1期

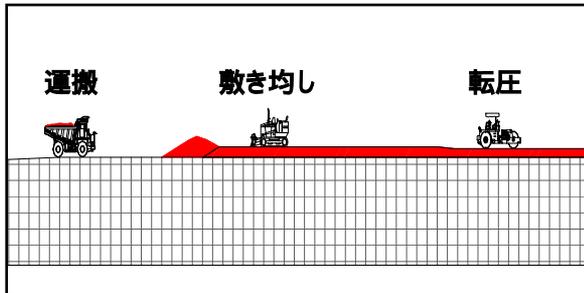
マンモス'イ'ロタンバ'-工法



- ・大型タンパー(締固め機)を振動させ表面の地盤を締固める工法(締固め深さ約5m)
- ・大量施工が可能であるが、締固め強度にむらができる。

関空2期

転圧工法



- ・ローラーにて各層毎に地盤を締固める工法(1層当りの締固め厚さ約60cm)
- ・締固め強度が均一で強固である。

現地走行試験

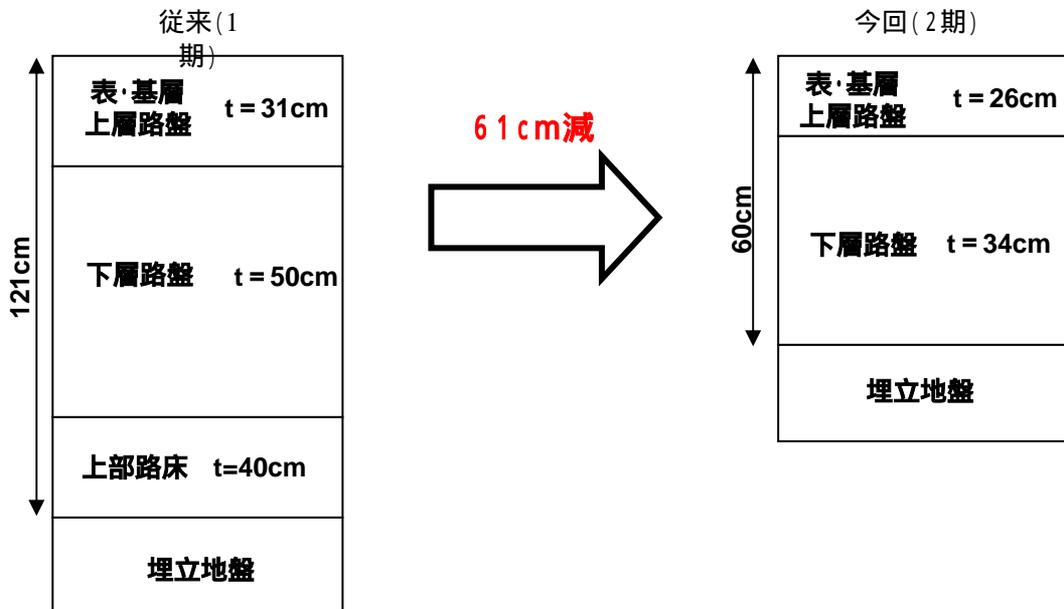
実際のジャンボ機相当の荷重を繰り返し载荷

地盤の耐久性等を確認

原型荷重走行車

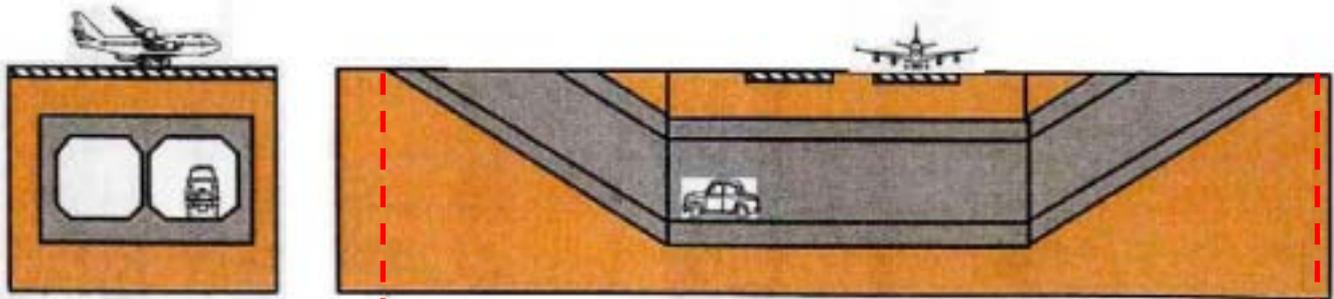


構造断面の見直し(滑走路)



当初計画

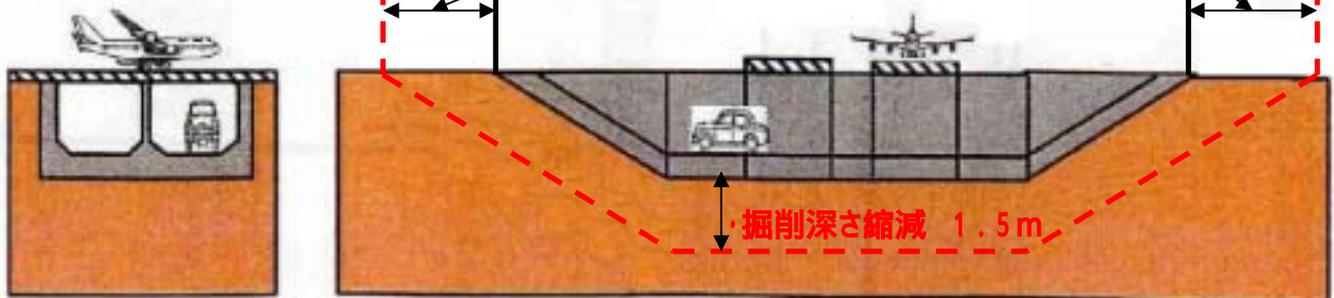
ボックスカルバート工法



当初案としては、これまでも一般的に使用されていた「ボックスカルバート工法」で計画していた。

変更計画

PC蓋掛け工法



・延長縮減 20m

・掘削深さ縮減 1.5m

「PC蓋掛け工法」を採用することで埋設深さが減ることから、「掘削量」及び「施工延長」を減らすことが可能となった。これによりコスト縮減が図られた。