

関西国際空港 2期事業(再評価)

資料
関西国際空港株式会社
事業評価監視委員会
(第1回)

平成17年5月18日
関西国際空港株式会社

目次

1 .	関西国際空港の概要	
	位置・規模	1
	現空港施設の概要	2
	現空港施設図	3
	港勢(発着回数・旅客数・貨物取扱量)	4
2 .	2期事業の概要	
	整備目的	5
	評価対象施設の概要	5
	2期全体計画	6
	2期限定供用	7
	2期限定供用施設	8
	事業の主な経緯	9
	事業の進捗状況	9
	(参考)2期施設整備事業(上物)スキーム	10
	(参考)2期用地造成事業(下物)スキーム	11
3 .	事業の必要性	
	2期事業を取り巻く社会経済状況	
	航空需要をめぐる動き	12
	アジア諸国の国際空港	13
	(参考)伊丹空港規制の見直し	14
	今後の発着回数見込み	15
	事業の投資効果	
	費用対効果分析概略検討フロー	17

1. 関西国際空港の概要

位置・規模

位置：大阪湾南東部 泉州沖約5 kmの海上

規模：面積 約 510 ha



現空港施設の概要

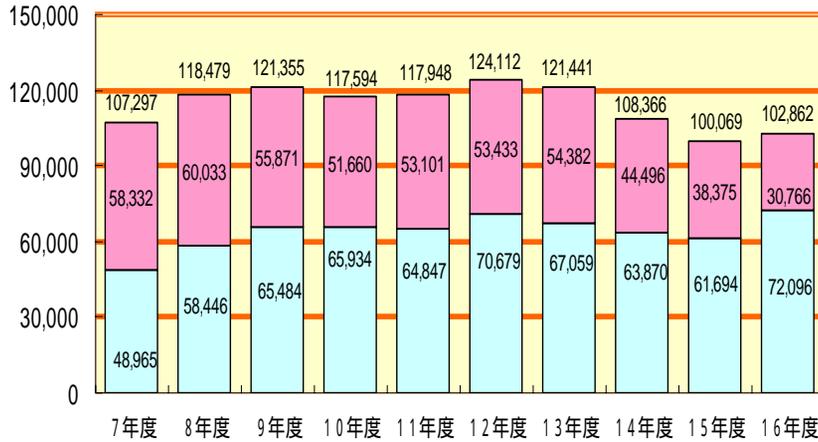
開港日：1994年9月4日

滑走路	長さ 3,500m、幅 60m
誘導路	長さ 10,660m、高速脱出誘導路 6 本、取付け誘導路 8 本
エプロン	66スポット
照明施設	滑走路灯火、誘導路灯火、エプロン照明等
旅客ターミナルビル施設	延床面積 301,463m ² 、計画対象旅客数 2,500万人
貨物ターミナルビル施設	敷地面積 309,000m ² 、処理能力 175万トン/年
連絡橋	長さ 3,750m、幅員 29.5m (6車線)
駐車場	立体 4,224台収容、平面及び簡易立体 1,387台収容
空港駅	延床面積 15,129m ² 、JR、南海乗り入れ
CIQ施設	CIQ庁舎、貨物庁舎、麻薬犬センター
気象施設	空港気象レーダー、風観測装置、滑走路視距離観測装置等
航空保安無線施設	VOR/DME、ILS、NDB等
その他施設	航空機給油施設、消火救難施設、上水・中水供給施設、 熱供給施設、電力供給施設、ガス供給施設、 排水処理施設、廃棄物処理施設、航空機汚水処理施設

港勢

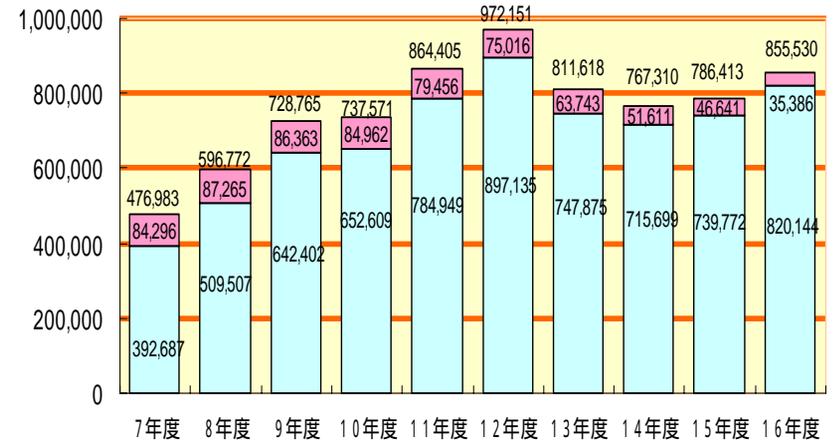
(回)

航空機発着回数



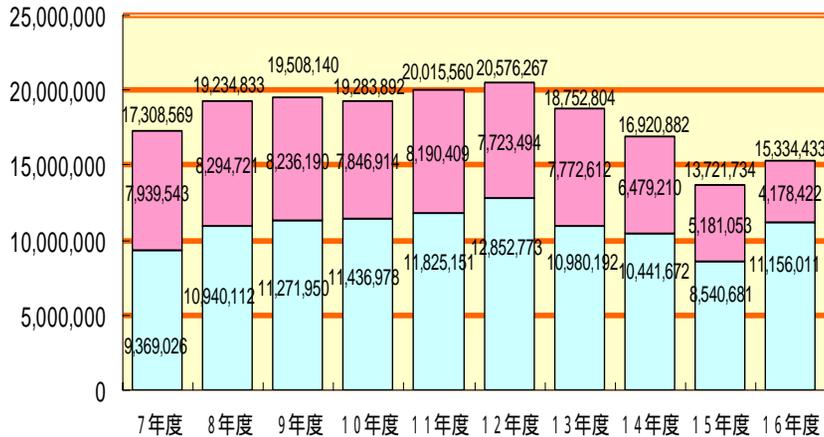
(トン)

貨物取扱量



(人)

航空旅客数



2 . 2 期事業の概要

整備目的

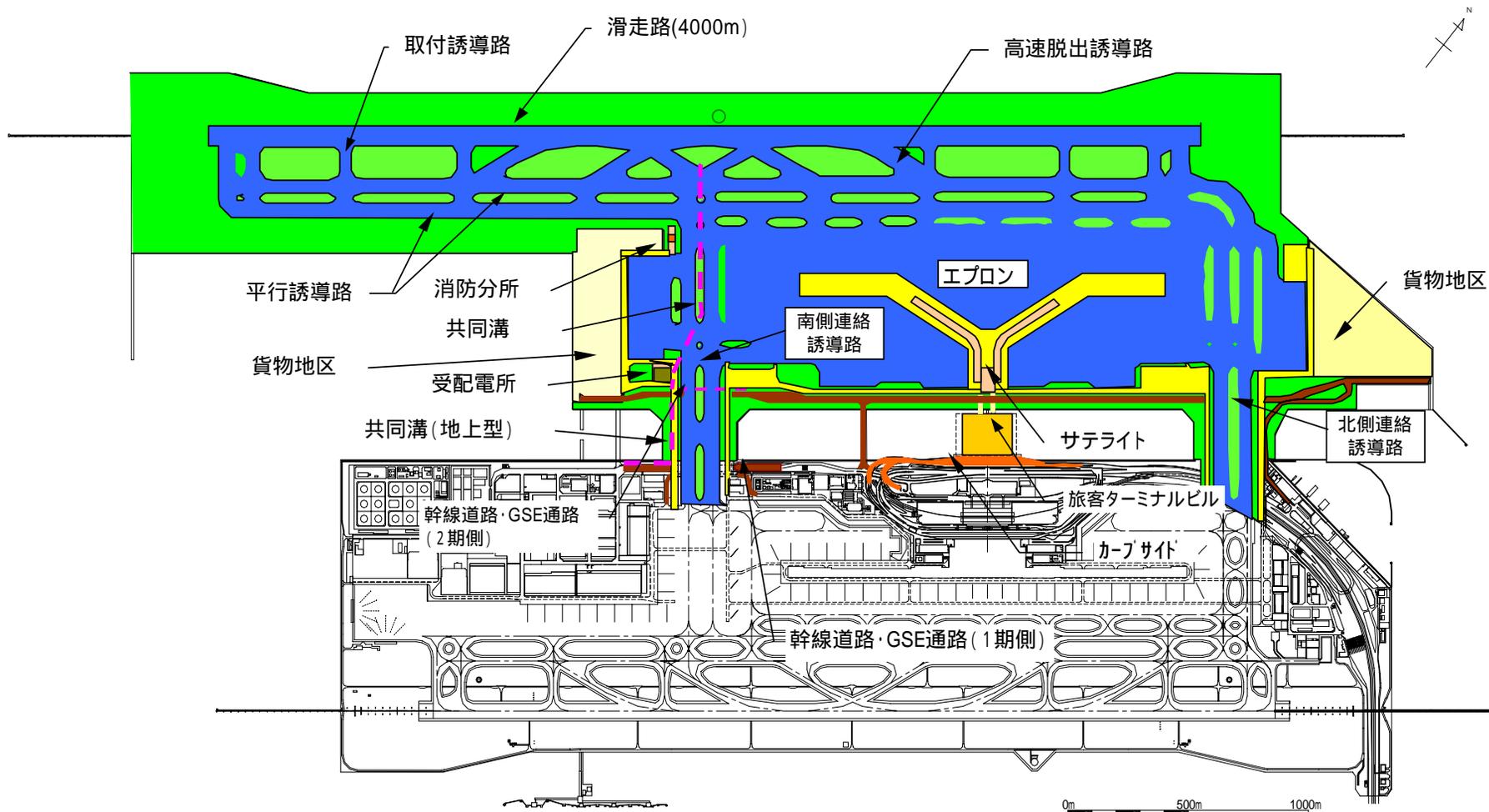
航空輸送力の確保

- ・将来確実に見込まれる需要の増大に適切に対応するため、2本目の滑走路、誘導路、エプロン、PTB等を整備し、空港の発着容量を増やし利便性の向上を図る。

評価対象施設の概要

滑走路(4000m)・平行誘導路・高速脱出誘導路・取付誘導路・南側連絡誘導路・北側連絡誘導路・エプロン・旅客ターミナルビル・サテライト・カーブサイド・貨物地区・共同溝・受配電所・幹線道路・GSE通路

2期全体計画（関西国際空港(株) 平成13年9月）



2期限定供用

現実的な需要見通しに立った2期事業の限定供用

施設整備内容の見直し（上物）

滑走路等の整備は、現実的な需要見通しに立った**必要不可欠の施設に限定**することにより、平成17年度以降「限定供用」までの整備費を600億円に圧縮。

【2,100億円 765億円】

765億円のうち、165億円は平成16年度までに予算化済

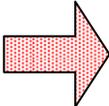
用地造成内容の見直し（下物）

施設整備を行わない部分について最終的な揚土を先送りすること等により、「限定供用」までの事業費を600億円圧縮。

【9,000億円 8,400億円】

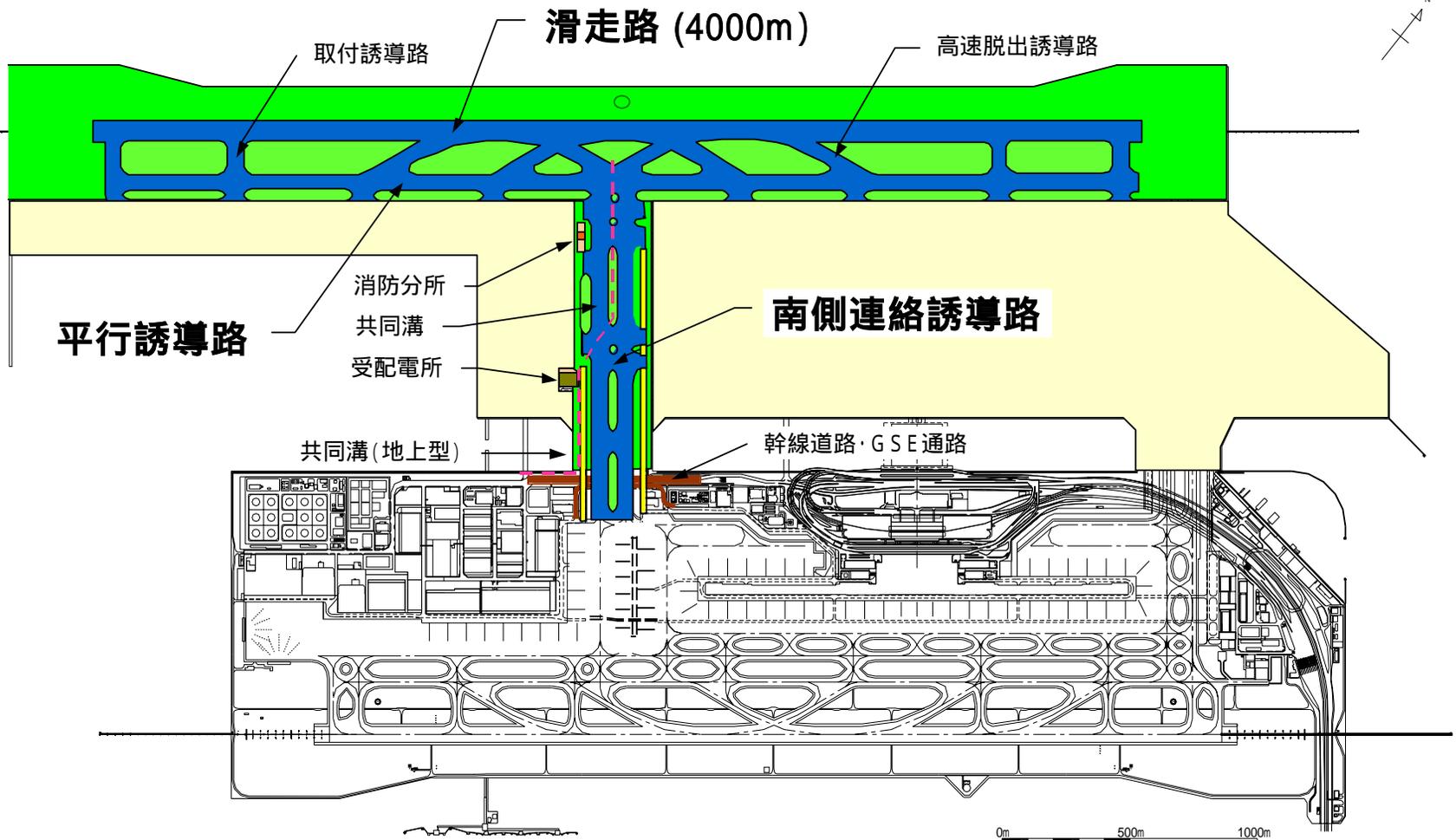
主な限定供用整備施設（別添図参照）

- 舗装関係 : 4000m滑走路1本、平行誘導路1本、南側連絡誘導路1対、高速脱出誘導路6本等
- 航空照明関係 : 滑走路灯、誘導路灯、受配電所とその設備、電力ケーブル 等
- 道路関係 : 幹線道路・GSE通路の地中化、場周道路、保安道路 等
- その他 : セキュリティ施設、場周柵、排水施設、消防分所、共同溝 等



我が国初、グローバルスタンダードである「4,000m級複数滑走路 + 24時間運用」に適った基幹国際空港として、2007年の供用開始。

2 期限定供用施設



事業の主な経緯

平成 8年 2期事業事業採択

平成11年 2期事業飛行場施設変更許可

平成13年 2期事業スキームの変更(用地造成約1400億円縮減、施設整備
2100億円及び用地造成約1000億円を2007年以降に先送り)

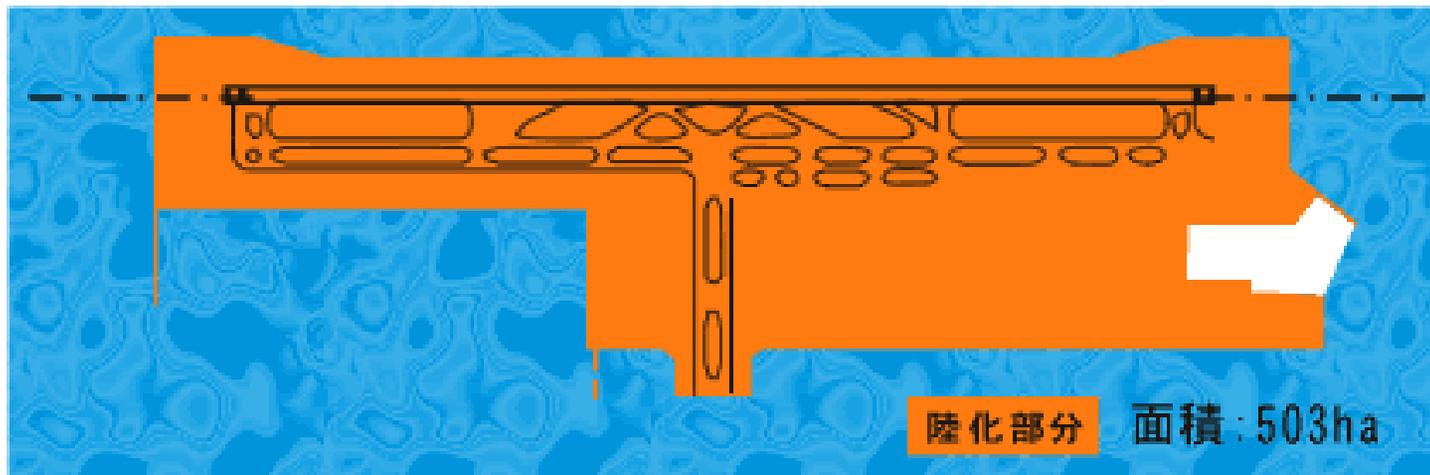
平成17年 2期施設整備事業現地着工

事業の進捗状況

施設整備 165億円/4,200億円〔平成16年度現在〕 進捗率 約4%

陸化面積 503ha〔平成17年4月24日現在〕 進捗率 約90% (施工数量ベース)

2007年限定供用に必要な用地造成は2005年度中頃に完了予定。



(参考) 2期施設整備事業(上物)スキーム

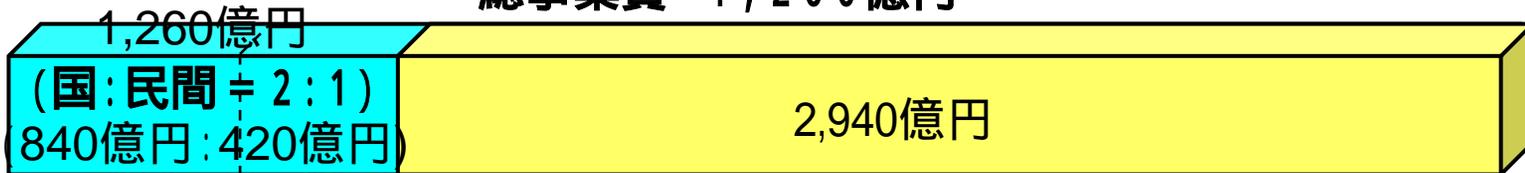
無利子資金

総事業費 4,200億円

有利子資金

当初計画

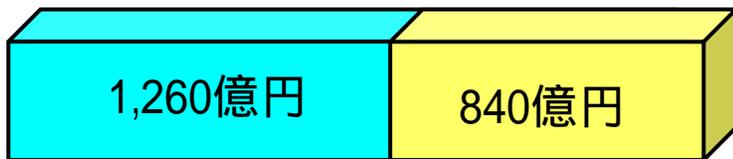
(H7.12)



【供用開始まで無利子資金を重点投入・段階整備】

平成13年

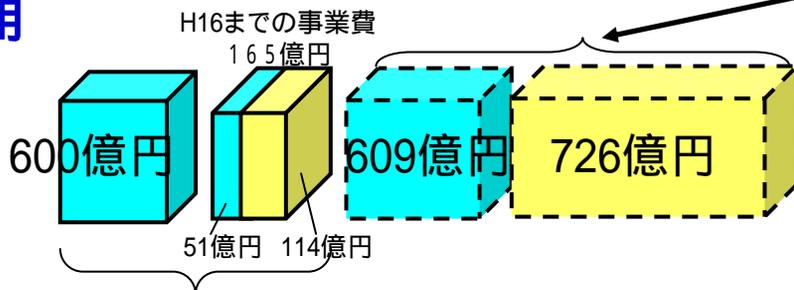
見直し



平行滑走路供用までの事業費 2,100億円

エプロン・平行誘導路1本等の整備を先送り

限定供用

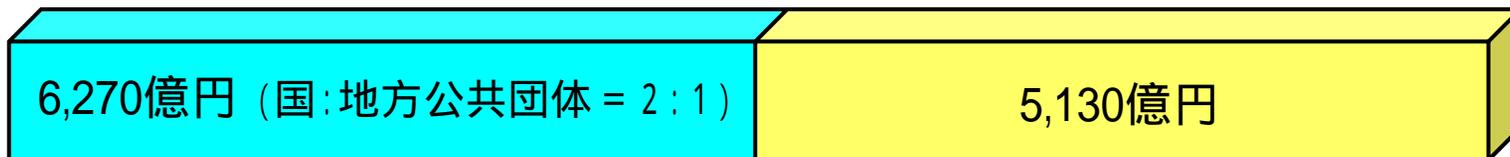


限定供用までの事業費 765億円

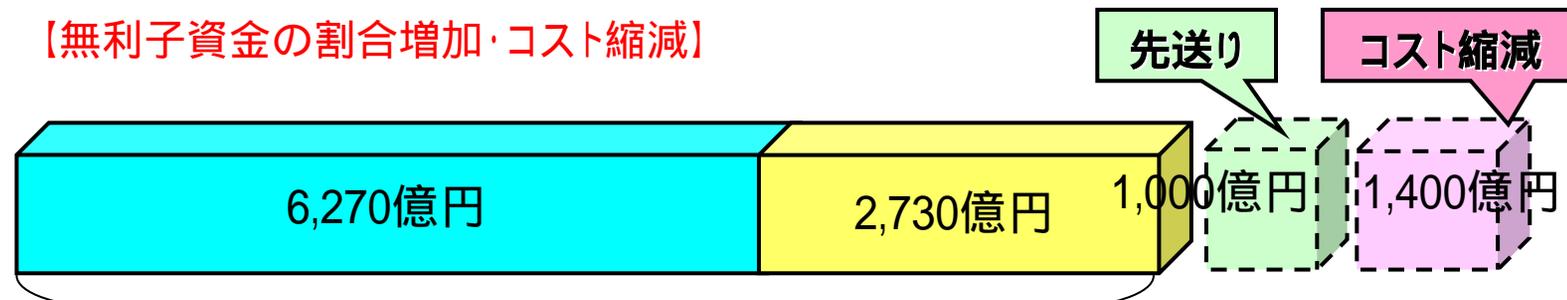
(参考) 2期用地造成事業(下物)スキーム

無利子資金 総事業費 1兆1,400億円 有利子資金

当初計画
(H7.12)



平成13年
見直し



限定供用



限定供用までの事業費 8,400億円

施設整備を行わない部分について最終的な揚土を先送りすること等により、17年度以降限定供用までの事業費を600億円縮減。

3. 事業の必要性

2期事業を取り巻く社会経済状況

航空需要をめぐる動き

- ・伊丹空港の運用見直し(発着枠の規制、運用時間短縮、利用者の特別着陸料負担)
- ・需要拡大の取り組み(「使いやすく」「快適」「より親しみを持っていただく」を課題に関西経済界、自治体、国土交通省、関西空社が一体となって関西国際空港利用促進策を進めている。)
- ・貨物の伸び(国際貨物は取扱量を大きく伸ばし、前年度比111%)

・アジア諸国の高度経済成長を背景とした観光ビッグバンの到来。
将来の航空需要について、世界の航空関係機関やWTO(世界観光機関)では、年平均伸び率についてアジア・太平洋地域を4.8~7.0%と、世界全体(3.4~4.9%)より数ポイント高めに予測。

・経済発展により豊かになったアジア諸国は観光大ブームの爆発前夜に。



・政府も「観光立国」を実現するため、「ビジット・ジャパンキャンペーン」(VJC)を推進中。

(政府目標)

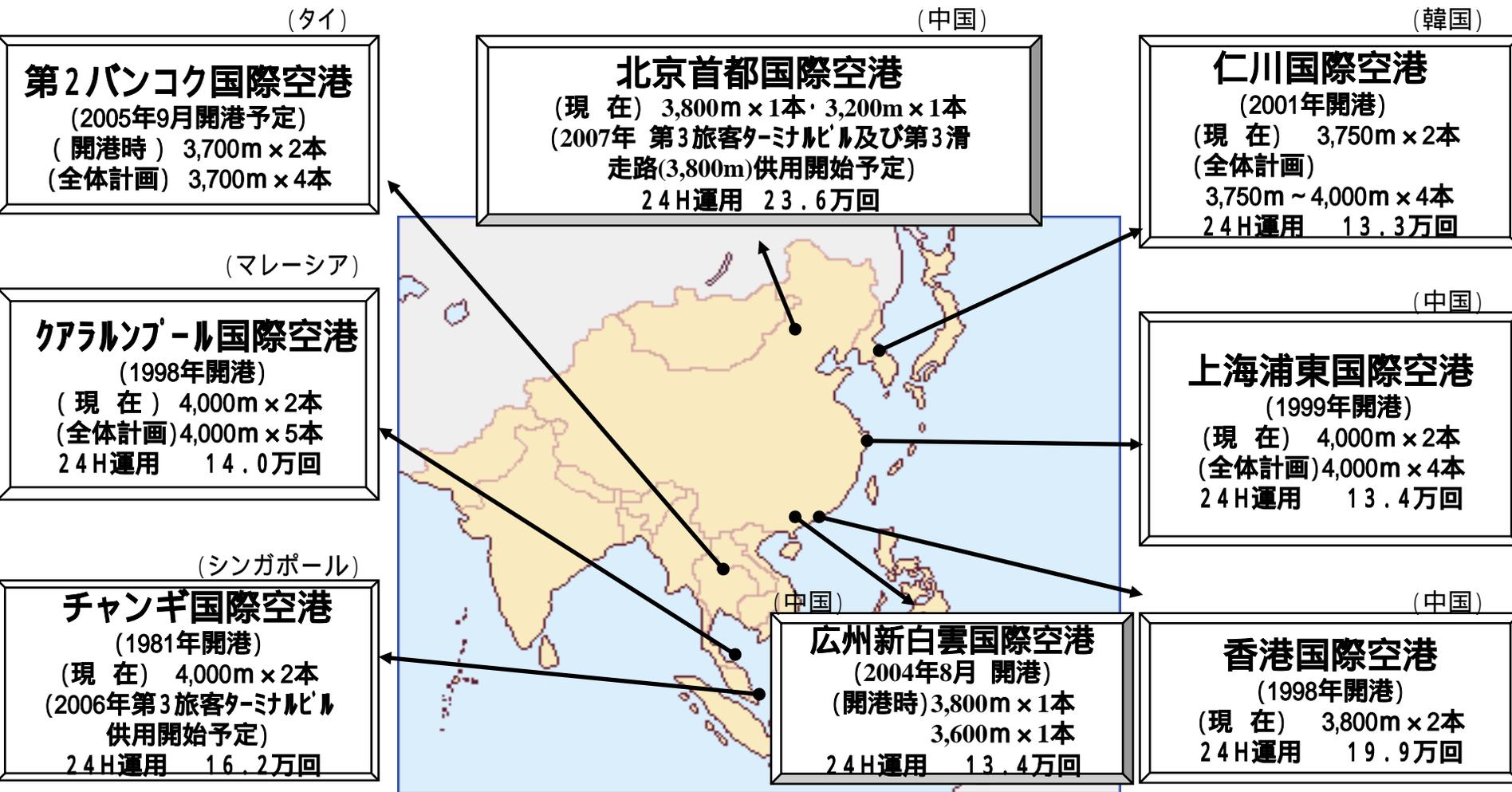
訪日外国人旅行者を2010年までに倍増

500万人(2002年) → 1,000万人

【年平均伸び率9%】

アジア諸国の国際空港

アジア諸国では、国家的戦略として4,000m級複数滑走路を有する24時間運用の空港整備を積極的に進め、アジアのハブ空港として世界的なネットワークの構築を目指している。



(注) 発着回数は、2003年実績(国土交通白書より)。関西空港は10.1万回。

(参考)

伊丹空港規制の見直し

「大阪国際空港の今後のあり方について」の最終方針

平成16年12月14日
国土交通省航空局

関西圏における3空港の適切な役割分担が求められていく中で、大阪国際空港の機能の見直しを行うとともに、環境調和型の空港を目指すため、下記の措置を講ずることとした。

記

1. 空港整備法上の位置付け

大阪国際空港の空港整備法上の位置付けに関しては、大都市圏拠点空港の整備が一巡しようとしている状況の中で、空港整備法上の空港種別のあり方を見直しの必要性等の論点を踏まえ、第2種A空港への変更については、次期社会資本整備重点計画の策定の中で、交通政策審議会航空分科会において検討を行う。

2. 空港運用の基本的考え方

大阪国際空港は、総枠370(うちジェット枠については200)を上限として運用する。

3. 運用時間の見直し

運用時間については、現在の24時間運用から、7時から21時までの運用に短縮する。なお、緊急やむを得ない場合の離発着については、臨時延長という形で対応する。

4. 環境対策費の見直し

環境対策を目的とする今回の運用見直しを実施した後、騒音対策区域の見直しを行う。

次段階における住宅防音工事事業内容の大幅な見直しを行うとともに、その他の事業の実施についても進捗調整等を行うなど、環境対策事業の見直しを行う。

以上のことにより、環境対策費全体の見直しを図る。

5. 環境対策費の負担のあり方

大阪国際空港は、騒音対策を目的として建設した関西国際空港という代替空港を有することから、大阪国際空港に係る今後の環境対策費については、平成17年10月頃を目途に、空港利用者に特別着陸料という形で負担を求め、負担関係の明確化を図ることとする。

この際、現在の大阪国際空港の着陸料を通常額に戻す一方で、上記の特別着陸料の水準を、今後の環境対策費の推移と旅客数の推移をもとに、環境対策費と特別着陸料の収支がバランスするよう、ジェット機利用客一人あたり片道300円の定額制で設定する。

今後の発着回数見込み

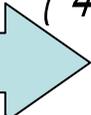
- ・SARSの流行やテロ等で需要が低迷していたものの旅客、貨物、発着回数共に回復してきている。
- ・平成16年度国際線の発着回数においては、過去最高を更新。

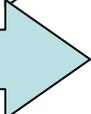
急速な需要拡大が見込まれる国際線

2004年は、年度実績で過去最高の発着回数(7.2万回/年)。
2005年夏期スケジュールも過去最高便数(712便/週)に。

+

国内線需要の確実な回復 (4月から14便/日増便!)

・羽田便 14便  4便/日増  18便へ (3月~)

・札幌便 4便  4便/日増  8便へ

・女満別・旭川・函館・福島・宮崎・鹿児島も、それぞれ1便増

「伊丹空港運用見直し」の初年度(17年度)には、見直し分すべて関空へ(10便)

関西国際空港の発着回数見込み(2007・2008年度)

【国際線】

2004年度 7.2万回

- ・2004年夏ダイヤは過去最大便数に迫る週693便
- 2004年冬ダイヤは冬としての過去最高を大幅に更新する週680便

2007年度・2008年度見込み

2007年度	2008年度
8.3万回	8.8万回

- ・社会資本重点計画策定時の需要予測値(中部空港開港を織込済)

【国内線】

2004年度 3.1万回

- ・伊丹シフトにより国内線が減少

最近の新しい動き

伊丹の運用見直し +1.3万回～1.8万回

- ・1日18便～25便×2(発着)×365日

スカイマーク社の就航 +0.3万回

- ・1日4便×2(発着)×365日

計 +1.6万回～2.1万回

2007・2008年度見込み

2007年度	2008年度
4.6～5.1万回	4.6～5.1万回

- ・神戸空港開港を織込済

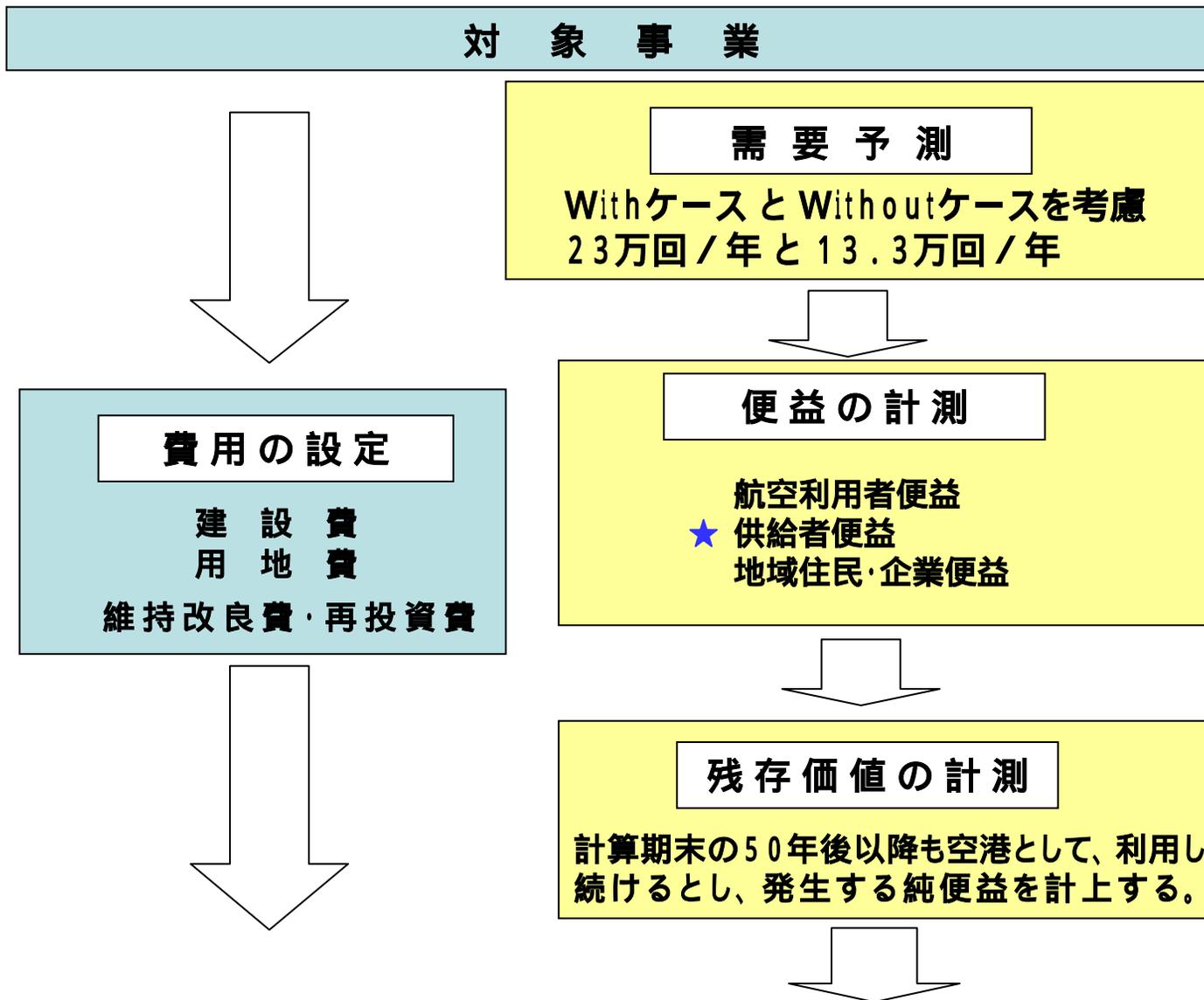
【国際線 + 国内線】

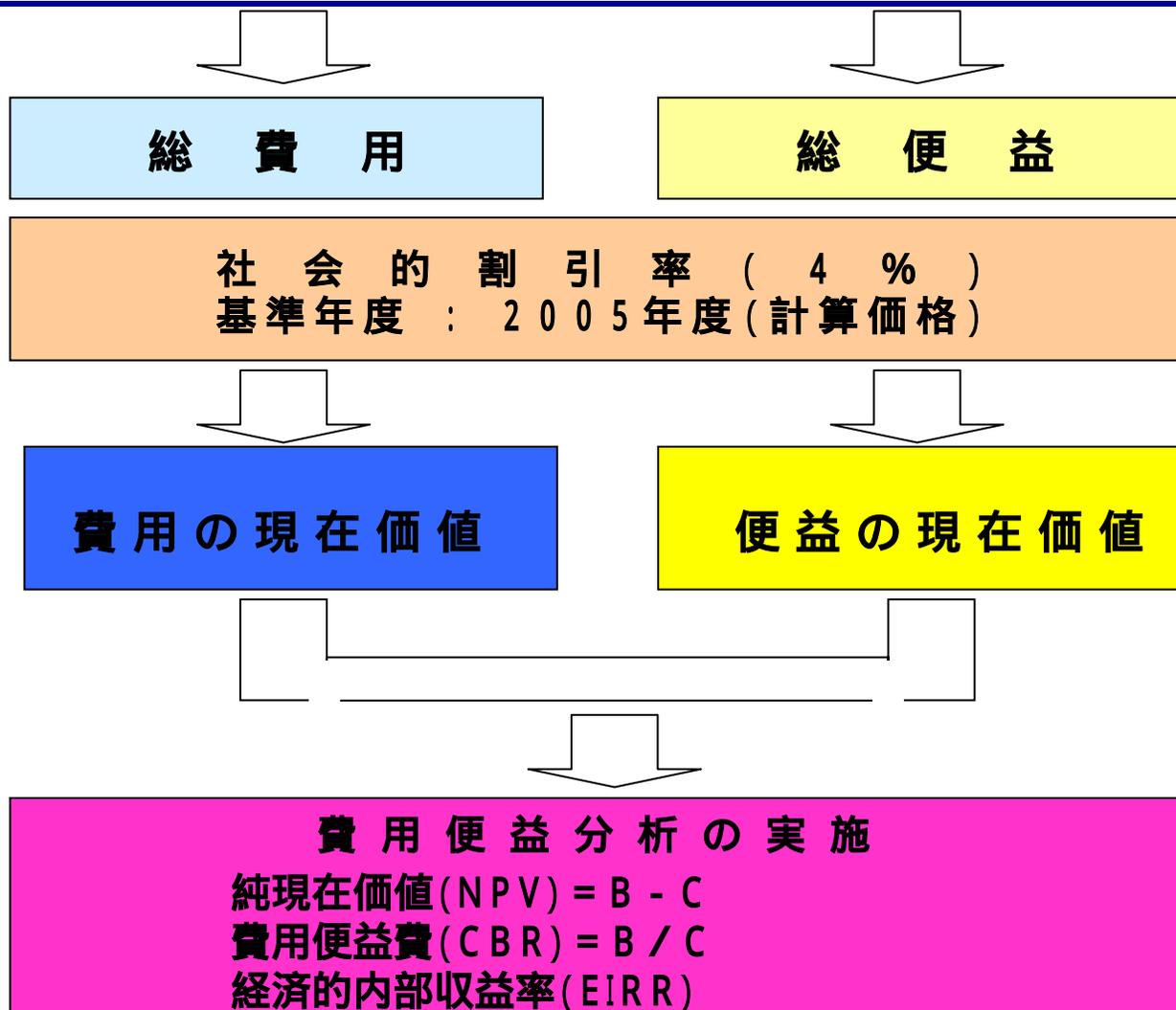
2007年度	2008年度
12.9万回～13.4万回	13.5万回～14.0万回
国際線 8.3万回	国際線 8.8万回
国内線 4.6～5.1万回	国内線 4.6～5.1万回

(参考) 成田空港の暫定平行滑走路供用前の最大の発着回数 年間13.3万回

事業の投資効果

費用対効果分析概略検討フロー





「空港整備事業の費用対効果分析マニュアルVer.3」による。(国土交通省航空局)
 再評価における費用便益分析は、原則として、「事業全体の投資効率性」と
 「残事業の投資効率性」の両者を実施する。
 感度分析を実施する。



供給者便益発生のカッシュフロー

供給者便益は、利用者のサービス対価の支払を通して発生する。特に、空港整備事業は、利用者負担を前提に維持補修費をまかないながら建設投資額と改良・再投資額の償還、あるいはその投資額確保がなされており、供給者便益を一定程度発生する仕組みを持った事業である。

このような観点に立って、この利用者のサービス対価を基にした主要なキャッシュフローを示した。

