

公共事業再評価調査

主管課： 新石垣空港課

1 事業概要	事業名： 新石垣空港整備事業			
	事業種別： 空港整備事業	事業主体： 沖縄県	当初事業期間： H17～H24	
	事業箇所： 石垣市	根拠法令： 空港法	事業期間： H17～H24(予定)	
	総事業費(百万円) 45,083(見込)	費用内訳： 直轄補助9/10,県単	事業量： 滑走路新設2,000m	
(整備目的)	現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る。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する。			
2 再評価該当項目	<input checked="" type="checkbox"/> ① 事業採択後5年間を経過 <input type="checkbox"/> ② 事業採択後5年間を経過して未着工 <input type="checkbox"/> ③ 再評価後一定期間( 年)を経過 <input type="checkbox"/> ④ 事業の中止 <input type="checkbox"/> ⑤ その他 ( )			
3 再評価に至った主な要因 (具体的理由)	<input type="checkbox"/> ① 用地取得の困難 <input type="checkbox"/> ② 調査・設計の困難 <input type="checkbox"/> ③ 事業の拡大 <input type="checkbox"/> ④ 予算の確保 <input type="checkbox"/> ⑤ 手続き・法令の問題 <input type="checkbox"/> ⑥ 他事業との関係 <input type="checkbox"/> ⑦ 整備効果の問題 <input type="checkbox"/> ⑧ 当初計画が長期間 <input checked="" type="checkbox"/> ⑨ その他(事業採択後5年間経過)			
	国の再評価実施要領の改正(H22.4.1)に伴い、沖縄県公共事業再評価実施要綱の改正(H23.4.1)がなされており、これにより、10年間を経過して継続中の事業となっている規定が5年間に短縮となったことに伴う対応。			
4 事業の進捗状況 (H23. 3月時点)	項目	事業費 (百万円)		用地取得 (ha)
	計画	45,083		204.1
	実施済	34,642		204.1
	率	77.0 %		100.0 %
5 事業効果の評価指標  (検討年 50年) (基準年 H23 ) (単位: 百万円)	①利用者効果	143,376	①空港整備事業費(税抜き)	42,302
	②供給者効果	30,210	②改良・再投資費	23,774
	③地域企業・住民効果	483		
	④残存価値	80,253		
	総便益	254,322	総費用	66,076
	基準年換算 (B)	76,819	基準年換算 (C)	54,804
	費用便益比 (B/C) = 76819 / 54804 = 1.4			
6 事業を巡る状況の変化	① 社会・経済： 全国的に航空旅客需要が落ち込む中、現石垣空港においても平成19年度以降乗降客数が減少傾向にあるが、地方管理空港では平成18年度以降神戸空港に次いで全国第2位の利用実績を維持している。また、新石垣空港の供用開始にあわせて航空会社が那覇石垣路線に新規参入することを表明しており、1日5往復10便の就航が予定されているなど今後も需要の増大が見込まれている。			
	② 地元・自治体 沖縄県議会(H16.11.29)、石垣市議会(H16.3.12)、竹富町議会(H16.3.12)、与那国町議会(H16.3.16)及び地元自治体の長からなる新石垣空港早期建設を進める郡民の会(H16.7.14)などから本事業の早期完成に対する強い要望がある。			
	③ 利害関係者： 空港本体の用地取得は全て完了している。なお、国に対する訴訟が2件(設置許可取消訴訟、事業認定取消訴訟(設置許可取消訴訟については原告がH23.6.22東京高裁に控訴))、県に対する訴訟(収用裁決取消訴訟)が1件提訴されており現在審理中。			
7 事業の必要性・効率性	① 事業の必要性・緊急性・有効性など： 現石垣空港は、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ることから一部の路線で重量制限等の制約があること、現石垣空港周辺に航空機騒音問題が発生していること、ILS(計器着陸装置)が設置されていないため、視程不良時に遅延や欠航が発生していることなど多くの課題を抱えており、これらの課題を解消するとともに、増大することが見込まれる航空需要に対応し、八重山圏域の更なる振興発展を支援するため、中型ジェット機(B767型機等)も就航可能な2,000mの滑走路を有する新空港を建設する必要がある。			
	② 事業の効率性(代替案等の可能性やコスト削減)： 新石垣空港は、これまで環境保全上や農政上の課題から建設位置が変更され、紆余曲折を経てカラ岳陸上を選定しており、その位置選定については、地元代表を中心に自然保護団体、学識経験者等を委員とする「建設位置選定委員会」及び「建設位置地元調整会議」での審議を踏まえ決定された経緯がある。また、当該事業は平成22年度末で全体の約77%(事業費ベース)が整備済みであり、用地取得も全て完了していることから、引き続き計画を推進することが効率的である。			
	③ 事業効果の発現状況： 平成25年3月の供用開始を予定しており、現時点では事業効果の発現はない。			
8 今後の対応・見直し	① 事業計画等： 現計画を推進し、平成24年度の事業完了を目指す。			
	② 対住民関係： 問題なし。			
	③ 執行体制等： 現体制で執行可能である。			
9 対応方針	<input checked="" type="checkbox"/> ① 事業継続(現計画) <input type="checkbox"/> ② 事業継続(見直し) <input type="checkbox"/> ③ 事業の中止			