

資料3

事業名 (箇所名)	成田国際空港平行滑走路整備事業		担当課	首都圏空港課		事業 主体	成田国際空港株式会社			
			担当課長名	金井 昭彦						
実施箇所	千葉県成田市									
該当基準	事業完了後5年が経過した事業									
主な事業の 諸元	平行滑走路(2,500m)の整備(22万回化)									
事業期間	事業採択	平成6年度	完了	平成22年度						
総事業費(億 円)	採択時	-		完了時	3,008					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 近年の航空政策・観光政策の影響による航空需要の増加にともない、成田国際空港のみならず、首都圏全体の空港処理能力が逼迫していた。</p> <p><達成すべき目標> 空港の処理能力向上</p> <p><政策体系上の位置付け> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:航空交通ネットワークの強化</p>									
費用対効果 分析の算定 基礎となった 要因の変化	<p>発着回数が当初計画の発着枠(22万回)に達した時期及びその時点での取扱量 時期:平成25年度 国際線旅客:3,036万人(4,325万人) 国内線旅客:454万人(244万人) 国際線貨物:196万トン(254万トン) ※()内は再評価時の想定。 国際線は各種イベントリスク(テロ、SARS、世界経済危機、東日本大震災等)の発生やJAL経営破綻等により需要が低迷。 国内線はLCCの新規就航により需要が増加。詳細は社会経済情勢等の変化に記載のとおり。</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成27年度							
	B:総便益 (億円)	49,754	C:総費用(億円)	8,132	全体B/C	6.1	B-C (億円)	41,622	EIRR (%)	13.1
事業の効果 の発現状況	<p>空港処理能力拡大:平行滑走路整備後の発着枠(22万回)は、2013年度時点でフル活用されている状況。</p> <p>航空ネットワークの強化:国際線就航都市数は85都市(2000年)から90都市(2013年)へ、国内線は4都市(2000年)から14都市(2013年)へ拡大。</p> <p>旅客・貨物の時間短縮・費用低減:容量制約により、やむなく他空港・他交通機関を利用していただいていた旅客・貨物の所要時間短縮・費用低減効果。</p> <p>運航頻度増加:運航頻度の増加による利便性向上効果。</p> <p>供給者の効果:着陸料収入等、空港管理者等の収入増加効果。</p>									
事業実施に よる環境の 変化	<p>発着回数は増加したものの、中・小型機に代表される低騒音型機への機材交代に加え、航空機騒音の発生源対策(発着規制、運航方式の改善等)、空港施設の改良(防音林・防音堤の設置等)、受音地点での空港周辺対策(補償等、土地利用、地元対策)といった環境対策により、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和42年法律第110号)」(騒防法)に基づく区域指定の環境基準を達成できている。</p>									
社会経済情 勢等の変化	<p>2000年代に入り、米国同時多発テロ('01)、SARSの流行('03)、燃油価格の上昇('05~)、景気の低迷('08~)、新型インフルエンザの流行('09)、東日本大震災・原発事故('11)などイベントリスクが多発し、国際航空旅客を中心に需要が低迷。また、羽田空港の再国際化('10~)により、国際航空旅客の一部が羽田にシフト。</p> <p>足元では、成田空港年間発着枠が当初計画の22万回から30万回へと段階的に拡大('11~)、国内外LCCの新規就航('12~)、国際観光施策等による訪日外国人旅行者の急増('13~)により、国際・国内旅客ともに増加傾向にある。</p>									
今後の事後 評価の必要 性	費用便益分析におけるB/Cは6.1であり、本事業は「社会的にみて効率的な事業」と評価することができる。									
改善措置の 必要性	事業実施の効果が十分に発現されているため、平行滑走路整備事業(22万回化)としての改善措置の必要性はない。									
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	特になし									
対応方針	対応なし									
対応方針理 由	投資効果が確認されたため。									
その他	特になし									

注)本資料は事業評価監視委員会の資料であり、国土交通省から公表されているカルテではありません。