

成田国際空港平行滑走路整備事業 事後評価

WORLD
SKY GATE _
NARITA

2016年2月22日
成田国際空港株式会社
経営計画部 空港計画室

目次

- 1. 事業の目的・概要 3
- 2. 事業の経緯 8
- 3. 事業目的の達成状況10
- 4. 費用対効果分析14
- 5. まとめ27
- 6. 参考29

1.事業の目的・概要

事業の目的・位置図

事業の目的

- 平行滑走路整備事業は、年々**増大する航空需要に対応し**、首都圏およびわが国における**国際拠点空港としての機能**を将来にわたって確保、高めることを目的とした**空港能力増強を図るための事業**である。
- 平行滑走路(2,500m)整備は、成田空港建設の**閣議決定時(1966年12月)の基本計画**に位置付けられたものである。

位置図

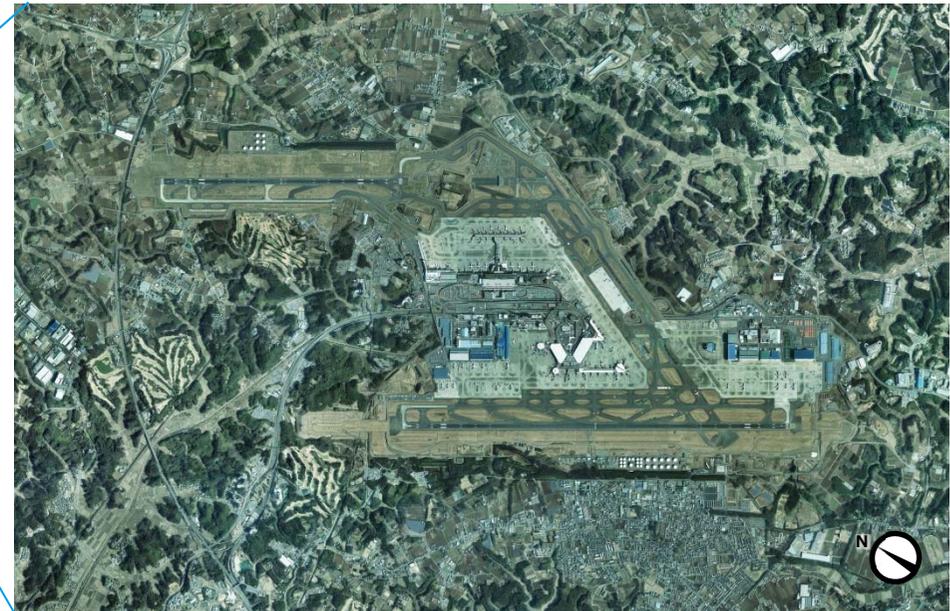


図 成田国際空港の位置図

写真 成田国際空港の航空写真

出所) @2015 Google, ZENRIN

出所) NAA資料

事業の概要 | 平行滑走路整備事業の概要

対象範囲は「成田国際空港平行滑走路整備事業」全体とし、発着枠22万回化を目的としているため、下図で事業範囲としているエプロン・誘導路整備等をもって完了となる。

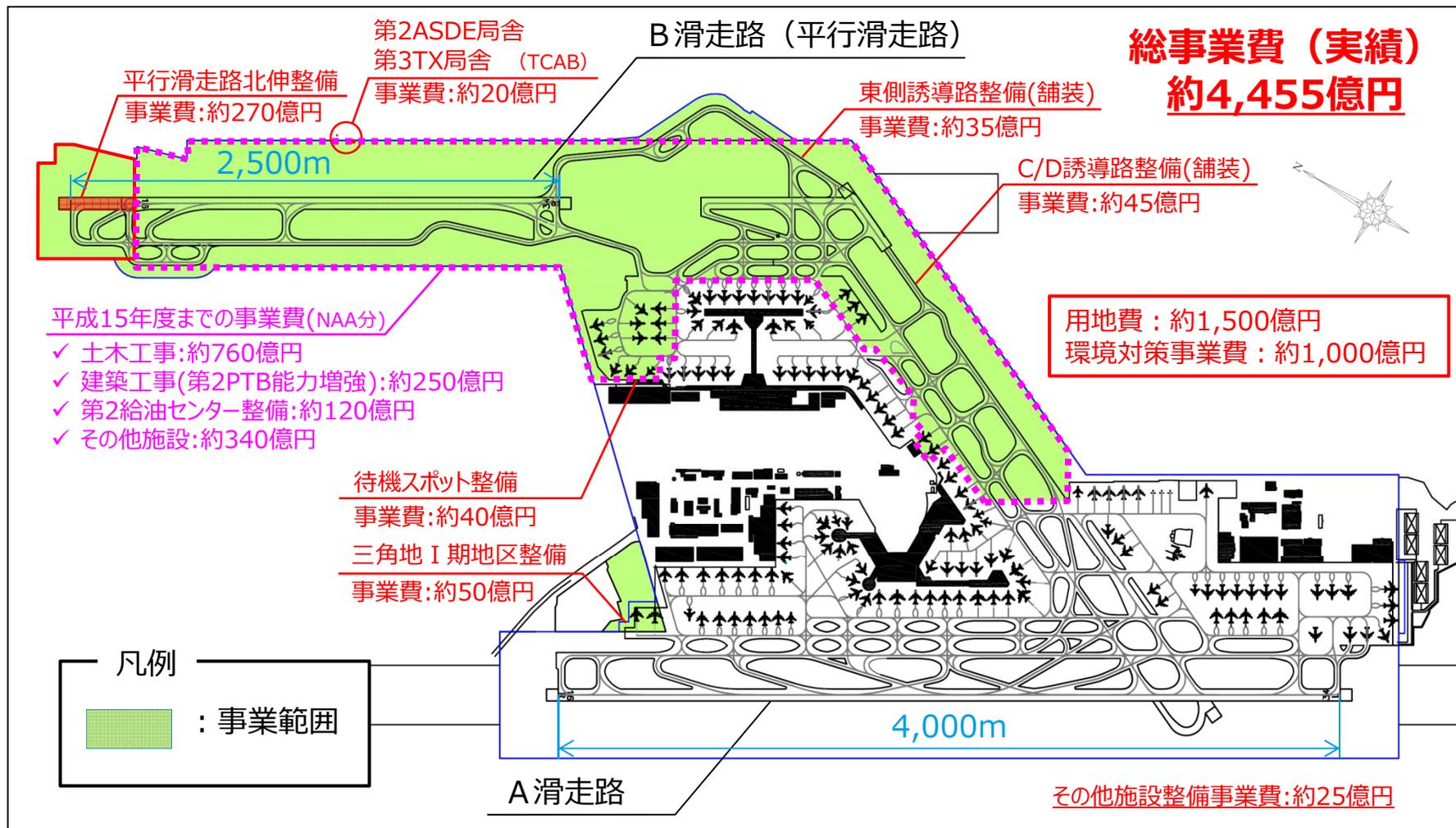


図 成田国際空港平行滑走路整備事業

事業の概要 | 事業評価の対象範囲

- 平行滑走路2,500m延伸の効果に限らず、暫定供用以降の平行滑走路整備全体の効果を評価。
- 2,500m化による発着枠22万回達成以降の30万回化に係る事業分は、前回評価（2004年再評価）時に対象外であったことから、国土交通省「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」（2011.4改定）にしたがって、本事業評価においても対象外とした。

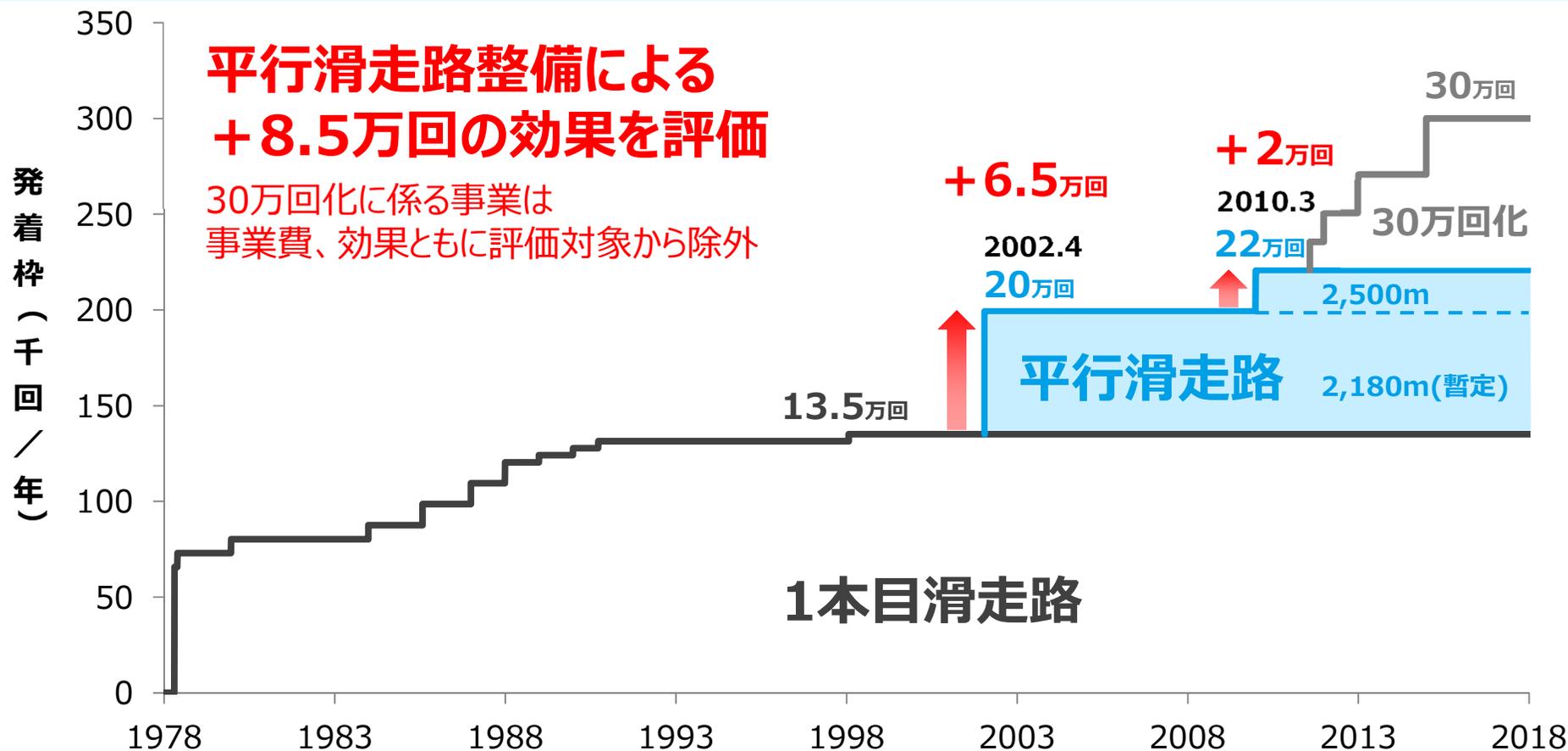
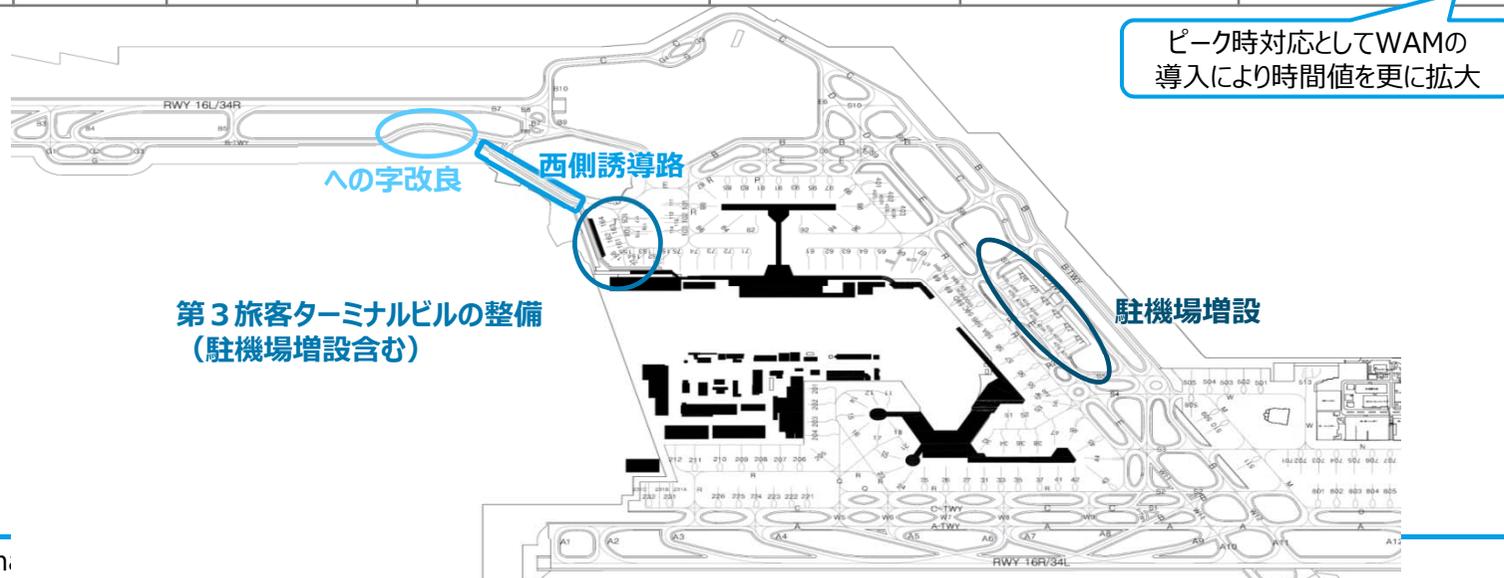


図 成田国際空港の発着枠の推移と事業評価の対象範囲

出所) NAA資料より作成

補足 | 評価の対象から除外する30万回化

年度	2009	2010	2011	2012	2013	2014
施設面・運用面の整備	B滑走路 2500m化	への字誘導 路の改良	陸同時 運用平 の行離 導入着	駐機場増設 西側誘導路 供用	オープンスカイの適用	駐機場増設 第3旅客 ターミナル 完成
年間発着枠	3月 +2万回 22万回	10月 30万回地元合意 ★	10月 +1.5万回 23.5万回	3月 +1.5万回 25万回	3月 +2万回 27万回	年度内 +3万回 30万回
時間値	54回		58回		64回	68回



2.事業の経緯

事業実施に至った経緯

平行滑走路の必要性 | 増大する国際航空需要への対応

- 1999年5月運輸省の方針として、平行滑走路整備は「**首都圏の国際空港機能の改善は、国民的な緊急課題であると同時に、国際社会に対する我が国の責務**である。さらに**2002年初夏にはサッカーワールドカップの日韩共同開催**も予定されており、その輸送力を確保することが喫緊の課題となっている。」と示される。
- 2002年4月供用の暫定平行滑走路は2,180mと短いため、**B747型等の大型機の発着ができず**、中・小型機が中心の近距離国際線や国内線の運航のみに使用されるという大きな制約があった。さらに、成田空港の発着回数が上限の20万回に近づきつつあり、**新規乗り入れや増便要求に応えられないこと**、また、このままでは**伸び続ける首都圏の国際航空需要に対応できないこと**等を背景に、かねてより**国内外から暫定平行滑走路の2,500m化**が求められてきた。

表 平行滑走路整備事業の経緯

年月	経緯
1966年12月	成田空港建設の閣議決定がなされ、同時に「2,500m平行滑走路」も決定。
1999年 5月	運輸大臣よりN A A 総裁に、平行滑走路の整備に関する新たな方針が示される。
2002年 4月	空港の能力増強のため、本来計画の2,500mより短い2,180mの暫定平行滑走路を供用開始。
2005年 8月	地権者の方々との交渉の見通しが立たず、本来計画とは反対の北側へ320m延伸すると決定。NAAに平行滑走路整備推進本部を設置。
2005年10月	北伸案の内容や騒音対策等を公表。関係市町,同議会,地元住民等に計100回以上に及ぶ説明を実施。
2006年 3月	2500m平行滑走路に対応した北伸案による年間発着枠22万回化工事（スポット整備）について「成田空港に関する四者協議会」の合意。
2006年 7月	航空法に基づく飛行場等の変更申請を国土交通省に提出。「成田国際空港平行滑走路北伸整備事業に伴う環境とりまとめ」を公表。
2009年10月	整備が順調に進み、当初供用予定の2010年3月より前倒しで供用開始。
2010年 7月	平行滑走路整備事業として取り組んでいたスポット整備の供用

出所) NAA資料

3.事業目的の達成状況

効果の発現状況 | 発着枠の拡大と活用

平行滑走路整備による発着枠拡大分は2013年度時点でフル活用

- 2002年4月暫定平行滑走路供用後すぐに発着回数が急増。2010年3月延伸後は、羽田再国際化の時期とも重なり伸び悩むも、**2013年度**には当初の計画容量**22万回**を超過。
- 本事業により創出された発着枠（22万回）は、既に**フル活用**されている状況。

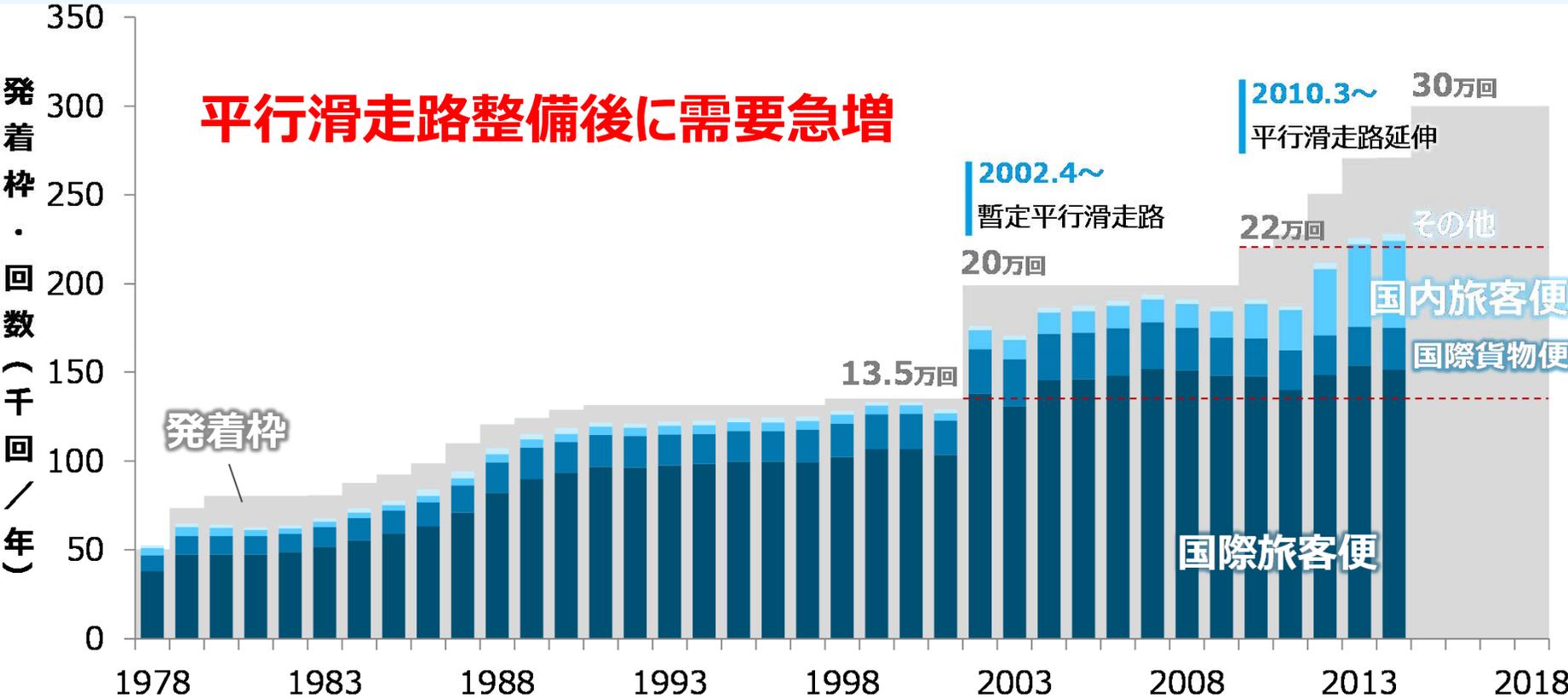


図 成田国際空港の発着容量と発着回数の推移

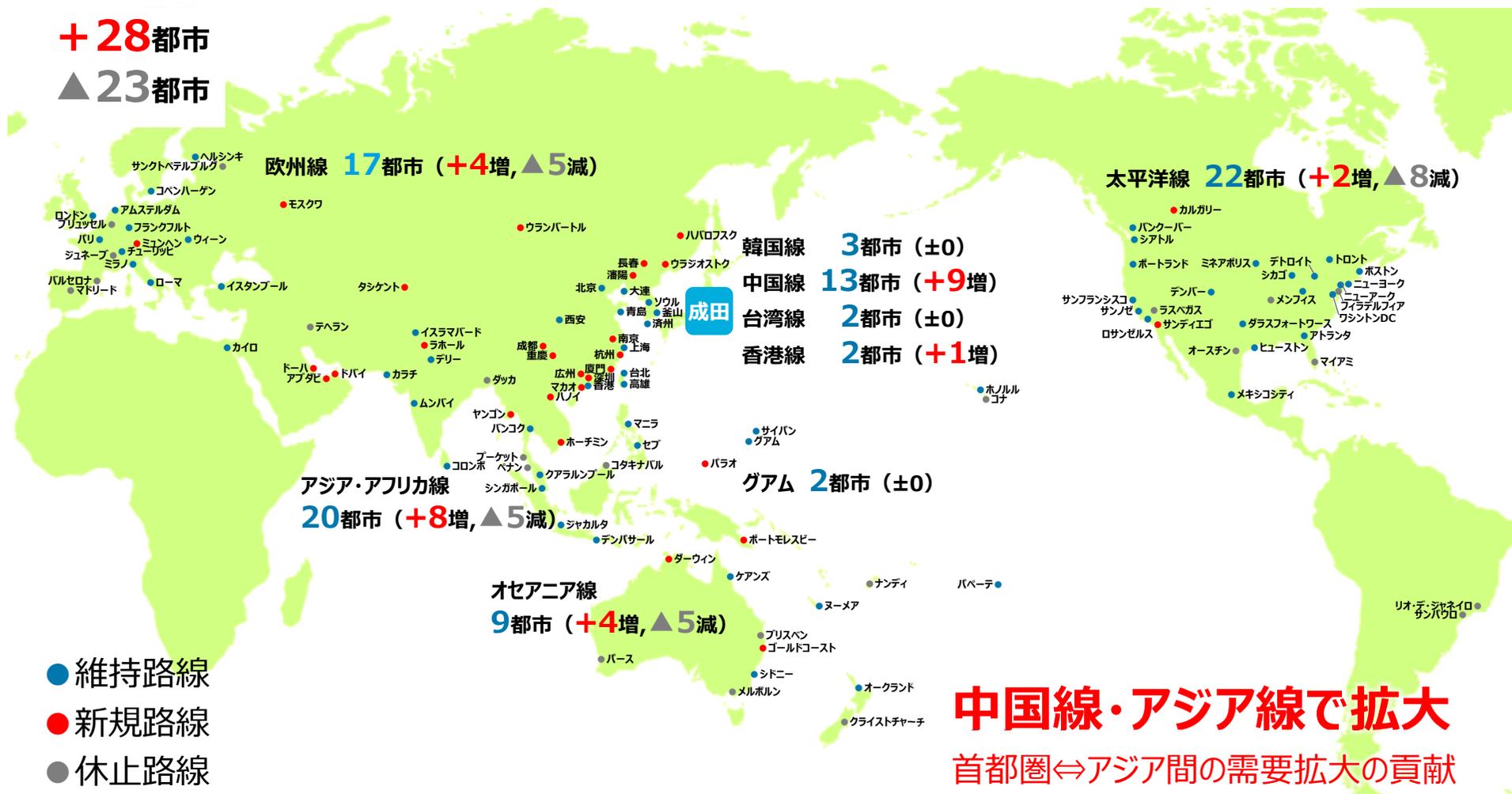
出所) NAA「成田国際空港の運用状況の推移」(2015年7月)、NAA資料より作成

事業効果の発現状況 | 国際線就航都市の拡大

成田国際空港の国際線旅客便ネットワーク

2000年
85 都市 >>> **90** 都市
2013年

+28都市
▲23都市



出所) JTB時刻表2000年10月号・2013年6月号より作成 注) 経由便を含む

事業効果の発現状況 | 国内線就航都市の拡大

成田国際空港の国内線旅客便ネットワーク

2000年

4 都市

2013年

14 都市



- 維持路線
- 新規路線

LCC含めネットワークが急拡大

内際・際内乗継の利便性向上に貢献
首都圏⇔地方間の需要開拓に貢献

出所) JTB時刻表2000年10月号・2013年6月号より作成 注) 経由便を含む

4.費用対効果分析

費用対効果分析の方針

項目		設定				
事業期間	44年間（1967～2010年度）					
評価対象期間	建設期間 + 50年（1967～2060年度）					
社会的割引率	4.0%					
評価基準年度	2015年度					
条件設定	ケース	供用滑走路	空港容量	取扱量	供用開始年	
	Without	A滑走路（4,000m）	13.5万回/年	2,334万人、166万トン 国際：2,274万人、166万トン 国内：60万人	1978年度～	
	With	A滑走路（4,000m） B滑走路（2,500m）	22万回/年	3,490万人、196万トン 国際：3,036万人、196万トン 国内：454万人	2010年度～	
便益計測項目	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者便益 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 旅客の旅行時間の短縮・旅行費用の低減便益、運航便数の増加便益 ✓ 貨物の輸送時間の短縮・輸送費用の低減便益、運航便数の増加便益 ● 供給者便益 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 空港管理者の収入（国：航行援助施設使用料、航空機燃料税 NAA：着陸料、停留料、手荷物取扱施設使用料、搭乗橋使用料、PSFC、PSSC、給油施設使用料、構内営業料、建物貸付料、地代等） ✓ 空港管理者の支出（国：飛行場管制業務等に係る費用等 NAA：人件費、滑走路維持補修費等） ● 残存価値 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 評価期間終了後に発生する純便益 					
費用計測項目	● 建設費、再投資費等					
評価指標	<ul style="list-style-type: none"> ● NPV（Net Present Value：純現在価値，B-C） ● CBR（Cost Benefit Ratio：費用便益比，B/C） ● EIRR（Economic Internal Rate of Return：経済的内部収益率） 					
分析手法	国土交通省航空局「空港整備事業の費用対効果分析マニュアルVer.4」（平成18年3月）に準じる。					

費用対効果分析の手順

図中の金額は社会的割引後で
かつ評価対象期間中の累計値

ケース設定

- withoutケース : 平行滑走路整備事業が実施されなかった場合
- withケース : 平行滑走路整備事業が実施された場合

将来航空需要の設定

- withoutケース : 発着回数13.5万回、旅客数2,336万人、貨物量166万トン
- withケース : 発着回数22.0万回、旅客数3,490万人、貨物量196万トン

便益の計測 [44,833億円]

- 利用者便益の計測 42,357億円
 - ✓ 旅客の時間短縮・費用削減 28,839億円
 - ✓ 旅客の運航頻度増加効果 11,438億円
 - ✓ 貨物の時間短縮・費用削減 1,472億円
 - ✓ 貨物の運航頻度増加効果 608億円
- 供給者便益 2,476億円
 - ✓ 航援料・航燃税 2,818億円
 - ✓ 着陸料・停留料収入 18,728億円
 - ✓ 管制費用等 ▲548億円
 - ✓ 維持修繕費等 ▲18,522億円

費用の計測 [8,132億円]

- 事業費 5,703億円
 - ✓ 建設費 2,565億円
 - ✓ 用地費 1,569億円
 - ✓ 環境対策費 1,560億円
- 改良・再投資費 2,429億円
 - ✓ 改良・再投資 1,842億円
 - ✓ 環境対策費 587億円

残存価値の計測 [4,921億円]

費用便益分析

- 費用便益比 (B/C)、純現在価値 (B-C)、経済的内部収益率 (EIRR)

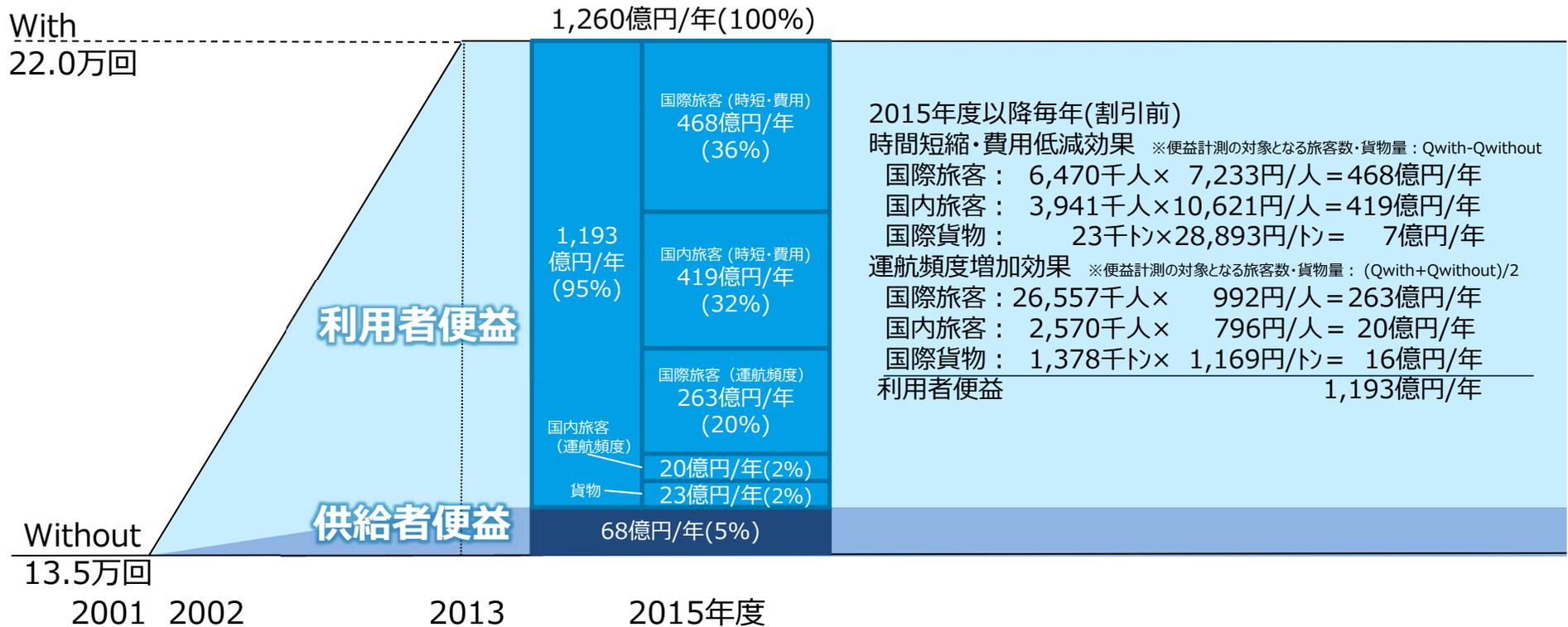
その他の効果

- 定量的効果、定性的効果

出所) 国土交通省航空局「空港整備事業の費用対効果分析マニュアルVer.4」(平成18年3月)より作成

補足 | 便益内訳(2015年度時点)

利用者便益および供給者便益について



利用者便益の計算イメージ

- 時間短縮・費用低減便益は、事業実施により成田空港に転換した需要が評価の対象であり、事業あり (with)と事業なし(without)の一般化費用 (時間×時間価値+費用)差を乗じて算出する。
- 運航頻度増加便益は、転換需要だけでなく従来から成田空港を利用する需要も評価の対象であり、事業ありと事業なしの一般化費用 (運航頻度×LN運航頻度効果原単位)差を乗じて算出する。

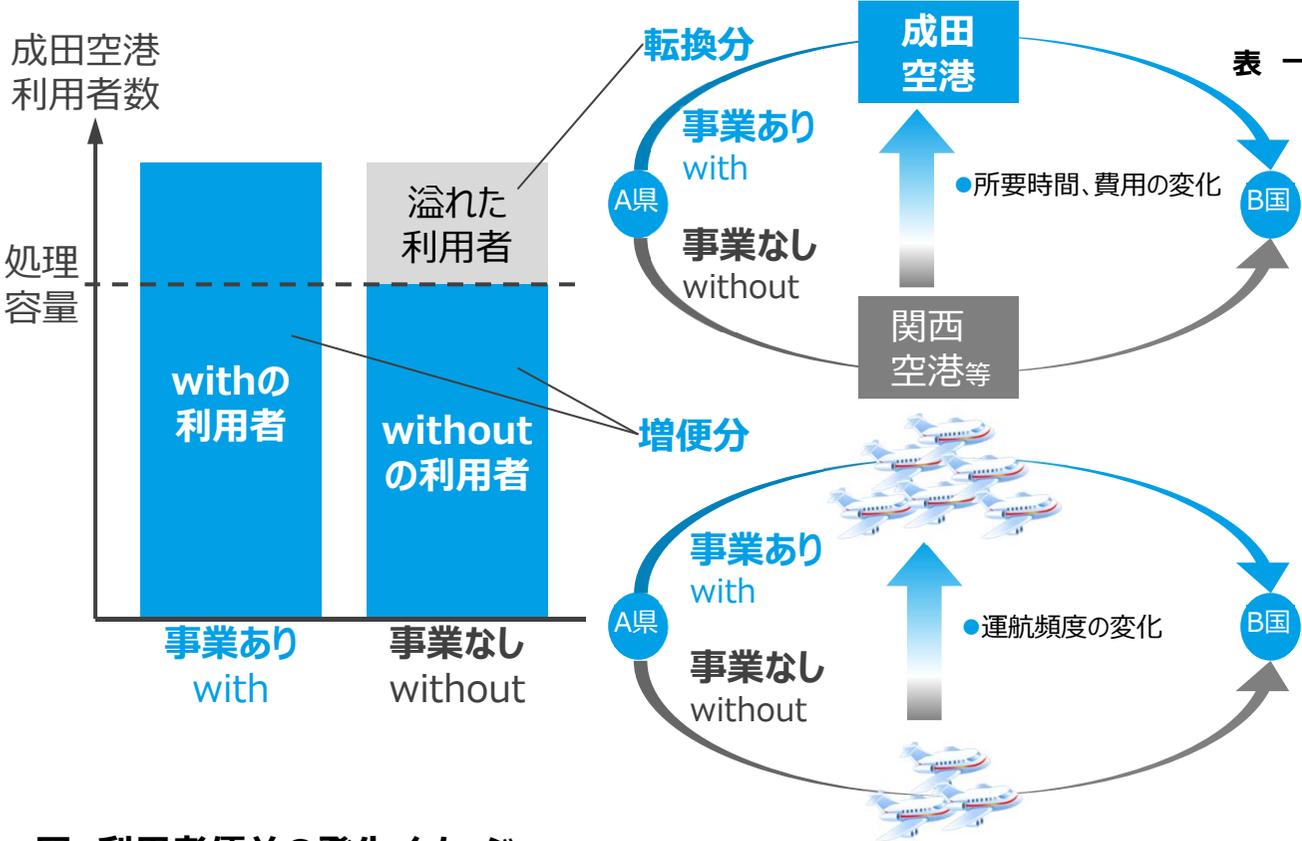


表 一人当たり時間短縮・費用低減便益(東京発の例)

出発地： 東京	with 成田陸上 アクセス	without 関西陸上 アクセス	with - without
時間価値 (円/hr人)	4,695 (観光目的)		-
時間(分)	85	253	168
費用(円/人)	2,590	15,930	13,340
一般化費用 (円/人)	9,241	35,727	26,486円/人

表 一人当たり運航頻度増加便益(欧州線の例)

対象： 欧州線	With 成田便数	without 成田便数	with - without
LN便数 原単位 (円/LN週便)	6,208 (観光目的)		-
便数 (便/週)	174	147	27
一般化費用 (円)	32,027	30,981	1,046円/人

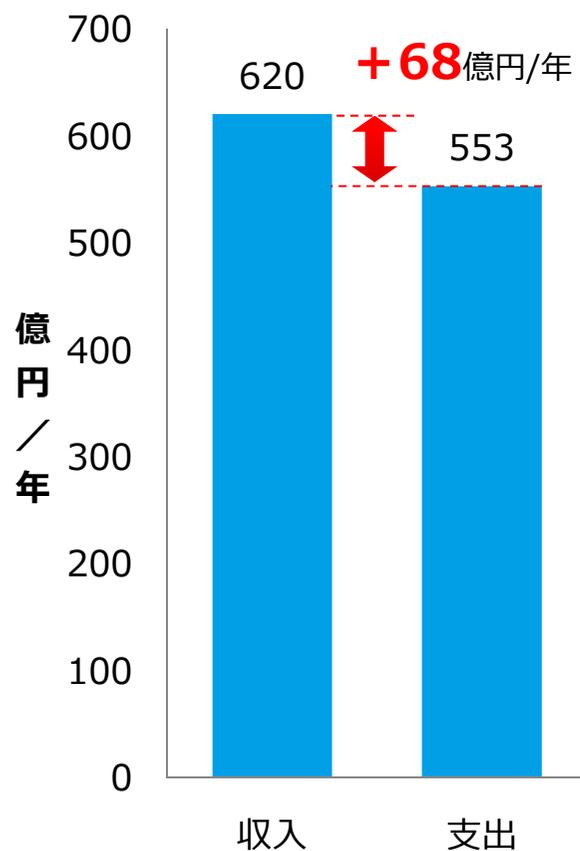
図 利用者便益の発生イメージ

出所) 成田国際空港株式会社作成

供給者便益について

- 供給者便益については、着陸料や停留料、航行援助施設使用料等の収入、飛行場管制業務に係る費用等により算出する。

表 平行滑走路による（30万回化分を除く）単年度供給者便益（2015年度以降）



収入

主体	項目	収入
国	航援料 国際線	44
	航援料 国内線	35
	航燃税 国内線	5
NAA	着陸料	146
	PSFC	83
	給油施設使用料	63
	建物貸付料	62
	その他	54
	構内営業料	48
	PSSC	23
	停留料	20
	手荷物取扱施設使用料	19
	駐車使用料	9
	地代等 鉄道	4
	搭乗橋使用料	4
	地代等 航空会社	1
合計	620	

支出

単位：億円/年

主体	項目	支出
国	管制費	16
	維持費	0
NAA	維持補修費	281
	警備費	26
	修繕維持費	64
	業務委託費	46
	庁舎費用	43
	水道光熱費	27
	周辺対策交付金・助成金	19
	清掃費	11
	人件費	10
	その他	8
	移転補償費	2
合計	553	

費用対効果分析結果

表 費用対効果分析結果の比較（2004年再評価 vs 2015年事後評価）

項目	前回評価 (2004再評価)	今回評価 (2015事後評価)	変化の原因
基準年	2004年度	2015年度	評価時点更新
事業期間	1967～2007年度	1967～2010年度	地元合意に時間を要し、 3年遅れ
事業費（割引前） （デフレート後）	3,355億円	3,008億円	北伸への見直しで、 環境対策費 ▲209億円減 建築工事 ▲223億円減 施設整備費 +120億円増 土木工事費 +60億円増 等
総便益（割引後）【B】	83,274億円	49,754億円	JAL経営破綻、機材小型化等による、 国際線旅客数の低迷 により、利用者便益、供給者便益、残存価値いずれも減少。 ※価格基準年が異なる影響を含む。
利用者便益	67,363億円	42,357億円	
供給者便益	5,659億円	2,476億円	
残存価値	10,253億円	4,921億円	
総費用（割引後）【C】	5,563億円	8,132億円 [5,282億円]	価格基準年が異なる影響により +2,569億円 の増加。評価基準年を2004年度に換算すれば（〔 〕内の数値） ▲281億円減少 。
純現在価値（NPV）	77,711億円	41,622億円	旅客数減少→各種便益減少 に伴い各種指標ともに低下。
費用便益比（B/C）	15.0	6.1	
経済的内部収益率（EIRR）	16.0%	13.1%	

出所）成田国際空港株式会社作成（2015） ※ 割引後は社会的割引率を考慮した値

算定基礎となった要因の変化 | 航空需要等

表 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 (1/2)

項目		前回評価 (2004再評価)	今回評価 (2015事後評価)	変化	変化の原因
整備期間		1967～2007年度	1967～2010年度	+3年増	用地取得の見通しが立たず、本来計画とは反対の北側へ延伸したため
供用年		2008年度	2011年度	+3年増	同上
航空需要	旅客数	4,568万人 (2013年度) 国際：4,325万人 国内：244万人	3,490万人 (2013年度) 国際：3,036万人 国内：454万人	▲24%減 ▲30%減 +86%増	国際：2000年代のイベントリスク多発、羽田再国際化、JAL経営破綻、航空機材小型化等による国際需要低迷。 国内：2012年本邦LCC就航・拡大による需要拡大。
	旅客便数	245便/日 国際：218便/日 国内：27便/日	265便/日 国際：207便/日 国内：58便/日	▲3%減 ▲16%減 +112%増	国際：羽田再国際化により欧州便を中心にシフト。 国内：LCC就航による急増。
	貨物量 (国際)	254万トン (2013年度)	196万トン (2013年度)	▲23%減	米国金融危機、生産拠点の海外移転、競合する海上輸送サービスの高度化等により減少。
	貨物便数 (国際)	29便/日 (2013年度)	31便/日 (2013年度)	▲47%減	
	航空需要動向		<ul style="list-style-type: none"> ● 国際旅客 2000年代は各種イベントリスクの多発(燃料価格高騰、米国金融危機、東日本大震災等)、JAL経営破綻等により需要が低迷。足元では、国際観光施策等により訪日外客急増で反転急増。 ● 国内旅客 足元で、年間発着枠30万回化による容量拡大、LCC就航により需要急増。 ● 国際貨物 米国金融危機、生産拠点の海外移転、競合する海上輸送サービスの高度化等により減少。 		

出所) 成田国際空港株式会社作成

算定基礎となった要因の変化 | 航空需要の変動

2000年代イベントリスク多発による需要低迷と足元の需要急増

- 成田国際空港の航空旅客数は、日本経済の成長とともに増加。
- しかし、暫定平行滑走路が供用した2000年代は、**各種イベントリスクが多発し、需要は低迷**。
- 足元では、**空港容量拡大**により、**LCC就航、訪日外客急増**で急増加。15年度は過去最高を見込む。

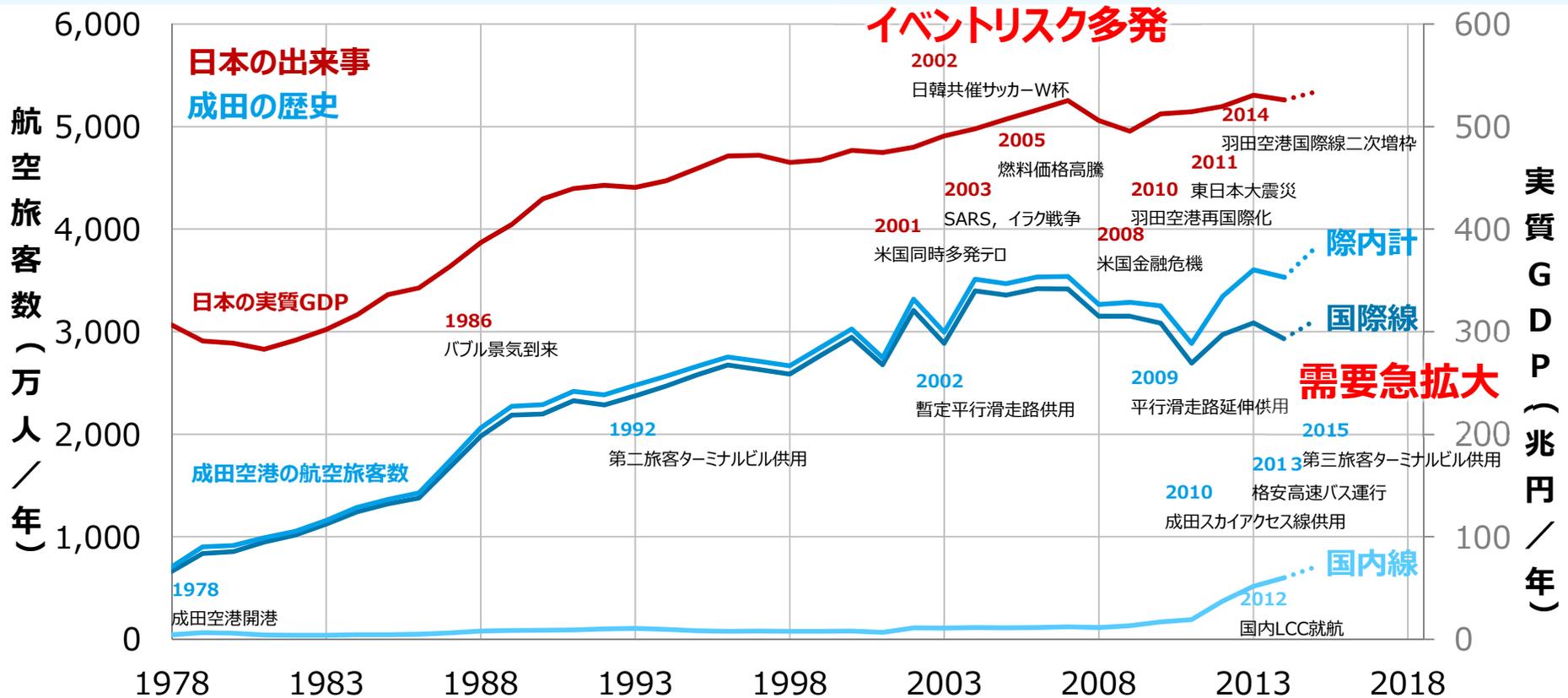


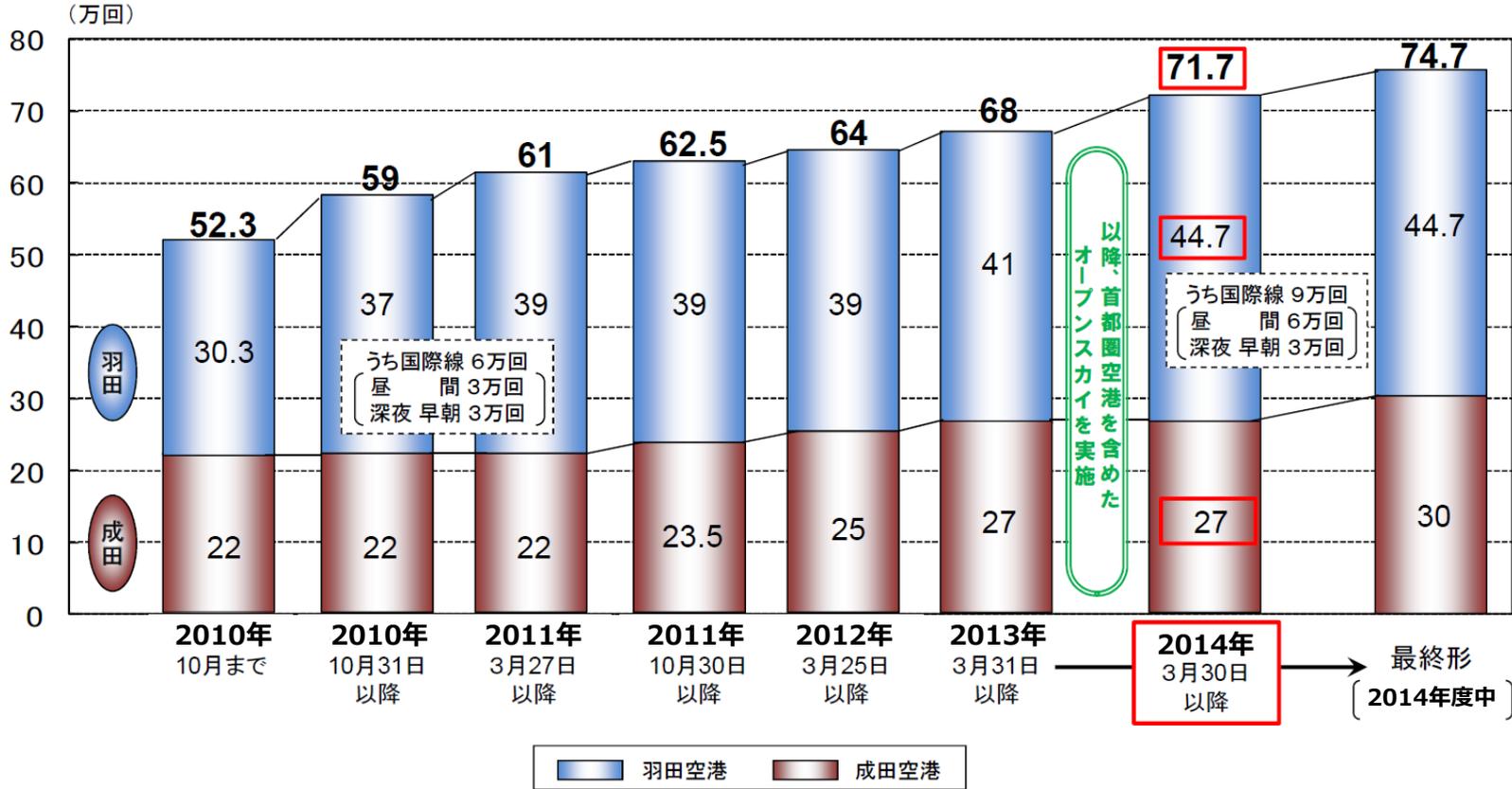
図 成田国際空港の旅客数とわが国実質GDPの推移

出所) NAA「成田国際空港の運用状況の推移」(2015年8月)、内閣府「国民経済計算」、政府経済見通し「経済動向について(内閣府年次試算)」(2015年7月)等より作成

周辺状況の変化 | 羽田空港容量拡大・国際化

2008年国は羽田再国際化へと舵を切り、2010年以降国際線発着枠を順次拡大

○ 羽田・成田両空港における年間合計発着枠を75万回化することを最優先課題として取り組んでいる。
(発着回数は52.3万回(H22)→74.7万回(H26)と約1.5倍に増加)



* 1. いずれも年間当たりの回数である。
 * 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。

図 首都圏空港（成田・羽田）の空港処理能力の増加について【国土交通省】

出所) 国土交通省航空局資料

算定基礎となった要因の変化 | 航空旅客数・貨物量

国際旅客数・貨物量は大幅な下振れ、国内旅客数は大幅な上振れ

- 2004再評価時の予測値と実績値を比べると、国際線は米国金融危機後に下振れ。（最大2011年▲35%）
- 国内線は、容量拡大による余力確保と、国内LCC参入の影響が重なり上振れ。（最大2014年+142%）

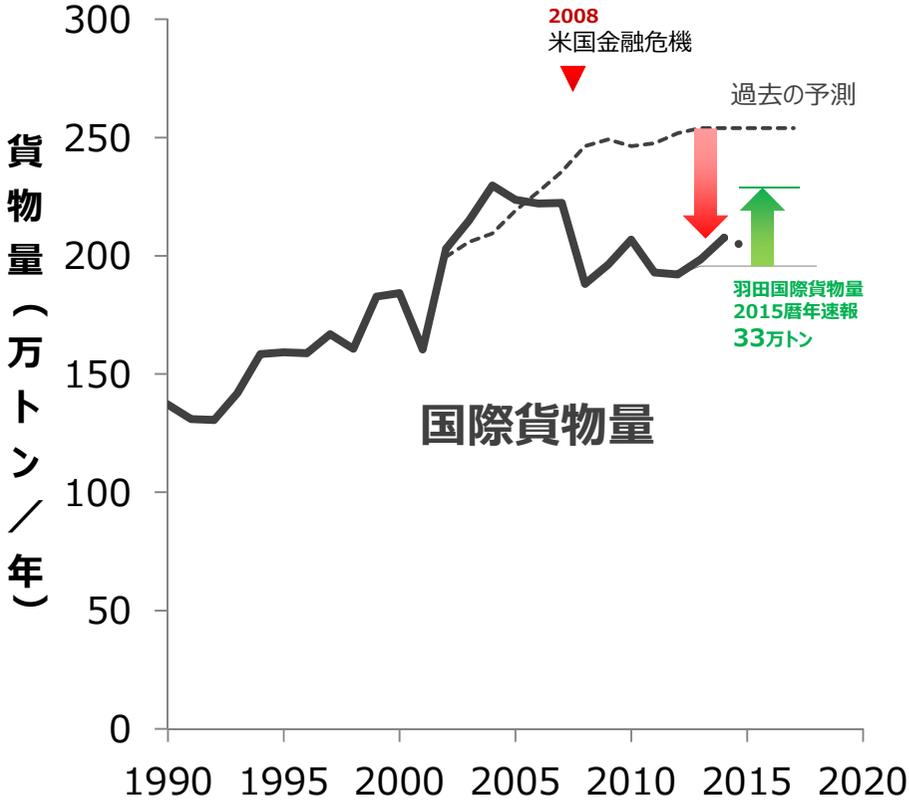
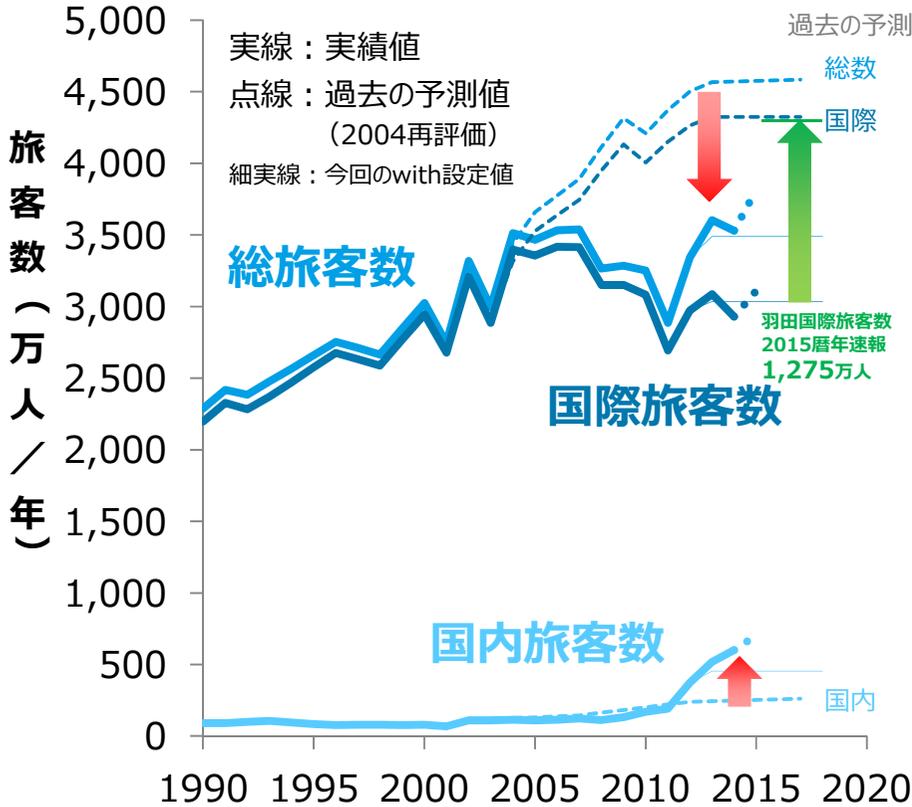


図 2004再評価時の予測値と実績値の乖離状況 (左図：旅客数/右図：貨物量)

算定基礎となった要因の変化 | 航空機材サイズ

容量拡大に伴う機材小型化と旅客数低迷が重なり、1便当たり平均旅客数が低下

- 2004再評価時の予測では、旺盛な潜在需要予測のもと、2009年以降取りこぼし需要が発生とともに機材の大型化を見込む。実態は、首都圏空港容量拡大を見越した本邦航空会社等の機材小型化（適正化）とイベントリスク多発による需要低迷等が重なり、1便当たり旅客数は低下。足元の国内線は、LCCの影響で上昇。

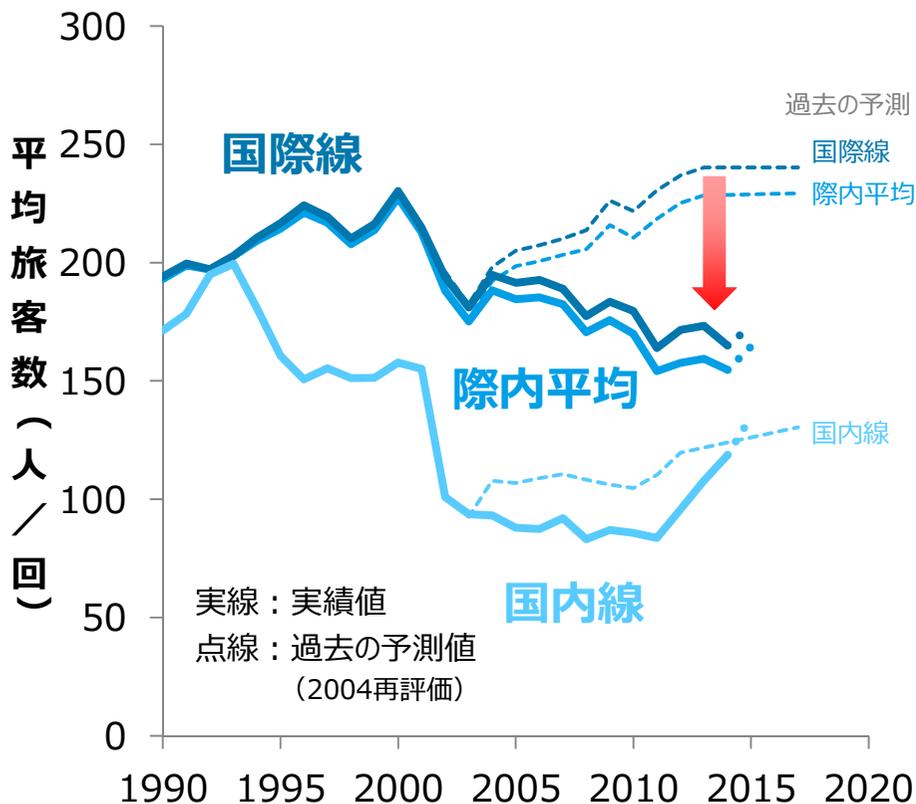


図 2004再評価時の予測値と実績値の乖離状況
(1便当たり平均旅客数)

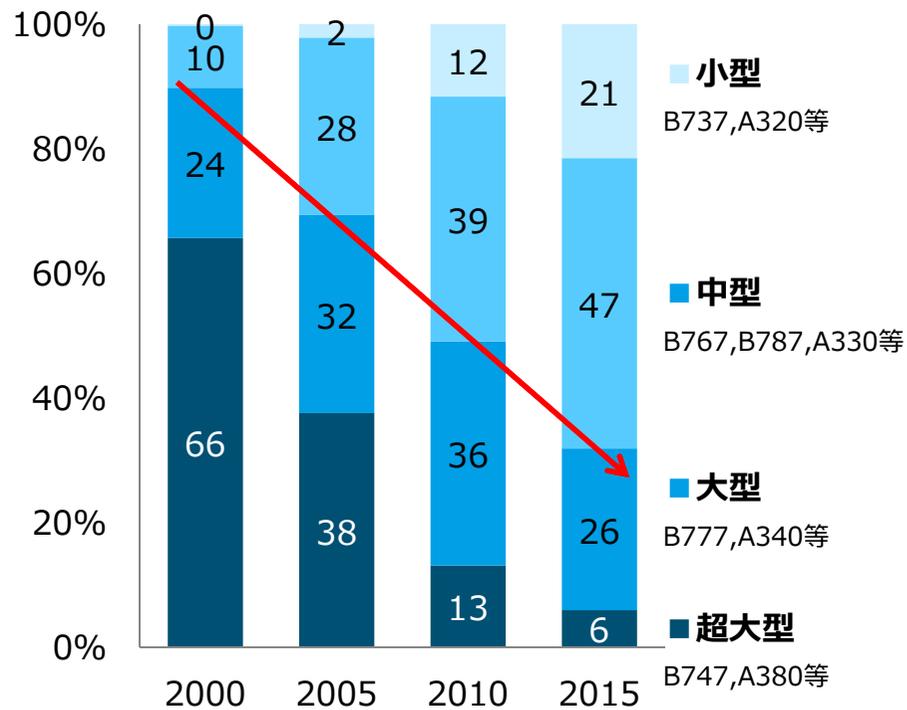


図 成田・国際旅客便の機材構成の推移
出所) JTB時刻表各年10月

算定基礎となった要因の変化 | 事業費等

表 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 (2/2)

項目	前回評価 (2004再評価)	今回評価 (2015事後評価)	変化	変化の原因
時間価値	国際：3,382円/hr 国内：3,382円/hr	国際業務：6,392円/hr (34%) 国際観光：4,695円/hr (58%) 国際私用：3,247円/hr (8%) 国内：3,177円/hr ※ () 内は国際旅客の目的構成率 加重平均値は5,156円/hr	+89%増 +39%増 ▲4%減 ▲6%減	国土交通省の最新の航空需要予測モデルから算出される時間価値を適用。
総費用	5,563億円 (8,072億円)	8,132億円[5,282億円] (8,521億円)	+46%増 [▲5%減] (+6%増)	評価基準年が異なる影響により+2,569億円の増加。評価基準年を2004年度に換算すれば([] 内の数値) ▲281億円減少。
事業費	4,107億円 (3,355億円)	5,703億円[3,705億円] (3,008億円)	+39%増 (▲10%減)	北伸への見直しで施設建築費、環境対策費、が減少
改良・再投資	1,456億円 (4,717億円)	2,429億円[1,578億円] (5,514億円)	+67%増 (+17%増)	※前回評価は環境対策費を見込んでいない。供用後の環境対策費を除くと、B/Cは6.1→6.6に変化。

※費用の () 内は社会的割引前の数値
出所) 成田国際空港株式会社作成

5.まとめ

(1) 今後の事業評価の必要性

- 平行滑走路整備事業の実施により、逼迫していた発着容量が拡大し、就航路線の拡充・増便、競争環境創出を図ることで、利便性向上が図られた。
- 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」と評価できる。
- 以上より、確実に整備効果があったものと判断されるため、今回の評価をもって事後評価を終了する。

(2) 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としての改善措置の必要性はない。

6.参考：その他の効果の発現状況 (定量的・定性的効果)

効果の発現状況 | 広がる国際線ネットワーク

成田空港発 国際線就航都市一覧（経由地含む）

国際線：107都市110路線（37カ国3地域）

成田空港は日本と世界を結ぶ表玄関
世界107都市と結ぶ豊富なネットワークが強み



国内線：17都市18路線

出所) NAA資料 注) 2015年10月25日公表ベース、路線別出発旅客数は2014年度実績

効果の発現状況 | LCCネットワークの拡大

成田国際空港に本邦LCC4社・外国LCC10社が就航

表 成田空港に就航中の格安航空会社（LCC）一覧（2015年4月現在）

航空会社		就航年月	就航都市（括弧内は週あたり便数）	
本邦 LCC 4社	 ジェットスター・ジャパン	2012年 7月	国内線	札幌（週42便）・関西（週28便）・高松（週11便）・松山（週16便） 福岡（週43便）・大分（週13便）・熊本（週14便）・鹿児島（週11便） 那覇（週29便）
	 ピーチ・アビエーション	2013年10月	国内線	札幌（週7便）、関西（週21便）・福岡（週14便）
	 バニラエア	2013年12月	国内線	札幌（週35便）・奄美大島（週7便）・那覇（週7便）
	 春秋航空日本	2014年 8月	国内線	台北（週21便）・高雄（週7便）・香港（週14便）
外国 LCC 10社	 ジェットスター航空	2008年12月	国際線	ケアンズ（週7便）・ゴールドコースト（週5便）・メルボルン（週4便）
	 エア부산	2011年 6月		釜山（週7便）
	 イースター航空	2011年 7月		仁川（週7便）
	 スクート	2012年10月		シンガポール（台北経由）（週7便）
	 チェジュ航空	2013年 7月		仁川（週14便）
	 セブパシフィック航空	2014年 3月		マニラ（週7便）・セブ（週4便）
	 タイ・エアアジアX	2014年 9月		バンコク（ドンムアン）（週14便）
	 エアアジアX	2014年11月		クアラルンプール（週7便）
	 香港エクスプレス	2014年12月		香港（週7便）
	 タイガーエア台湾	2015年4月		台北（週7便）

国内外LCC計14社就航

出所) NAA資料 注) 週間便数は、ダイヤの切り替え後、各社の運航スケジュールが定期的に推移し始める時期の2週間分（2015年4月12日～4月25日）の週間便数を平均し算出

第3旅客ターミナルビルの供用

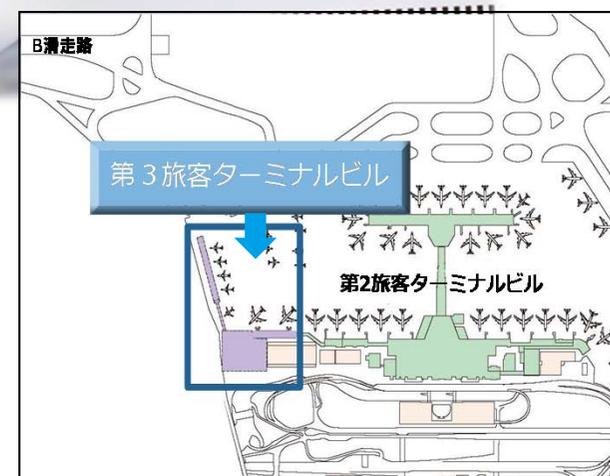
第3旅客ターミナルビル外観イメージ図



【入居航空会社（2015年7月現在）】

- **Jetstar**★ ジェットスター・ジャパン
- **Vanilla Air** バニラエア
- **SPRING JAPAN** Spring Japan (春秋航空日本)
- **Jetstar**★ ジェットスター航空
- **JEJU AIR** チェジュ航空

ターミナル名称	: 第3旅客ターミナルビル
供用日	: 2015年4月8日(水)
旅客取扱能力	: 750万人/年間
延床面積	: 約66,000㎡



出所) NAA資料

事業効果の発現状況 | 便数の増加

- 発着枠の拡大は、新規路線の拡大に加え、既存路線の便数増加をもたらした。
- 国際旅客便では、既存の中国線、韓国線、台湾線、東南アジア線等で便数が急増。
- 国内旅客便では、既存FSCの便数増加に加え、足元でLCCの便数が急増。

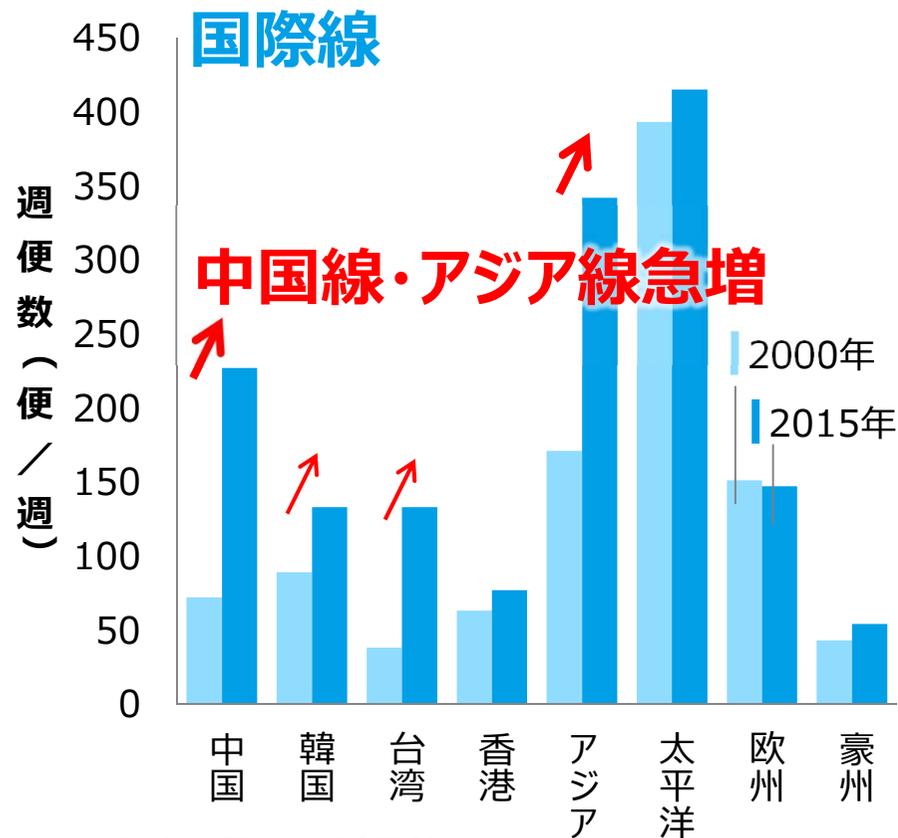


図 国際旅客便方面別便数

注) アジアは、中国、韓国、台湾、香港を除くアジア・アフリカ線出所) JTB時刻表2010年10月号・2015年4月号より作成

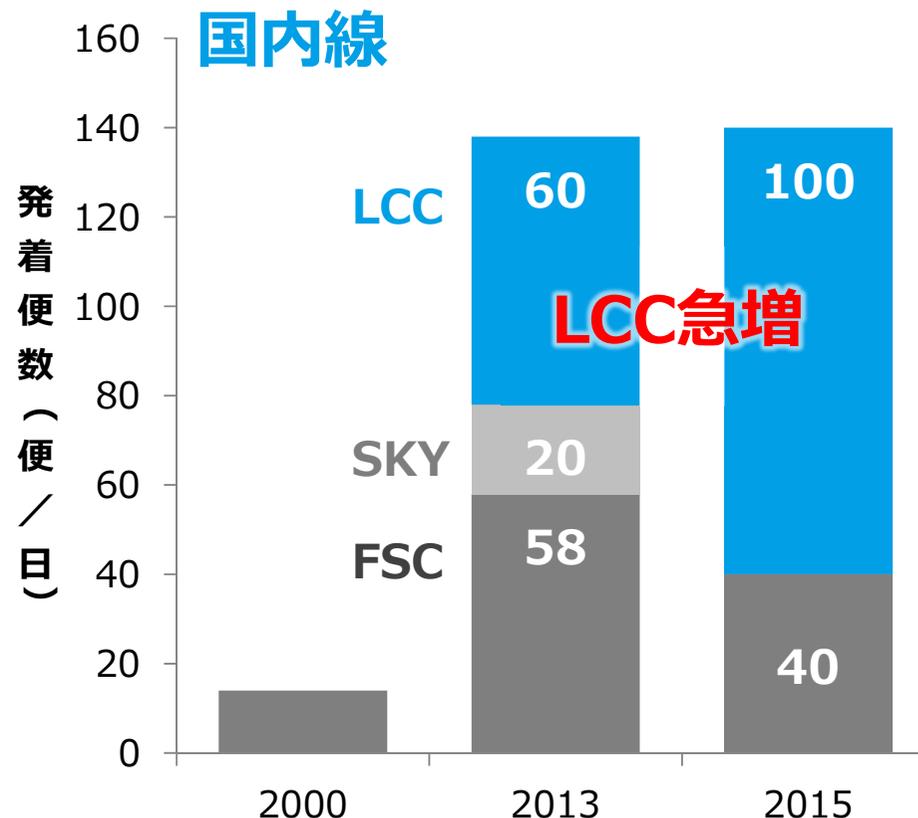


図 国内線エアライン種別便数

注) 経由便を含む
出所) JTB時刻表2010年10月号・2013年6月号・2015年4月号より作成

事業効果の発現状況 | 航空運賃水準の低減

- 空港容量拡大による航空会社間の競争環境の維持は、競争を通じた航空運賃の低下にも貢献。
- 国内線では、2011年ピーク以降、LCC参入等により平均航空運賃が低下。
- 一方、外国パック旅行価格は、ジェット燃料価格の高騰、足元では円安の影響を受けて高止まり。

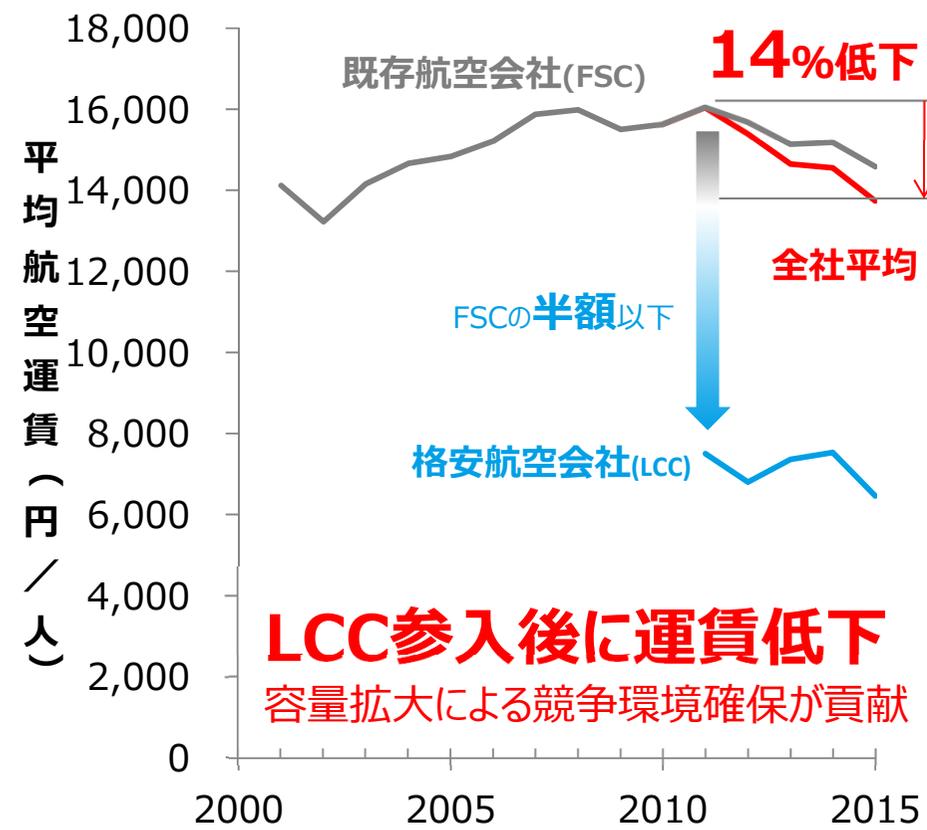


図 国内線の平均航空運賃の推移

出所) 国土交通省航空局ウェブサイト「航空輸送サービスに係る情報公開」

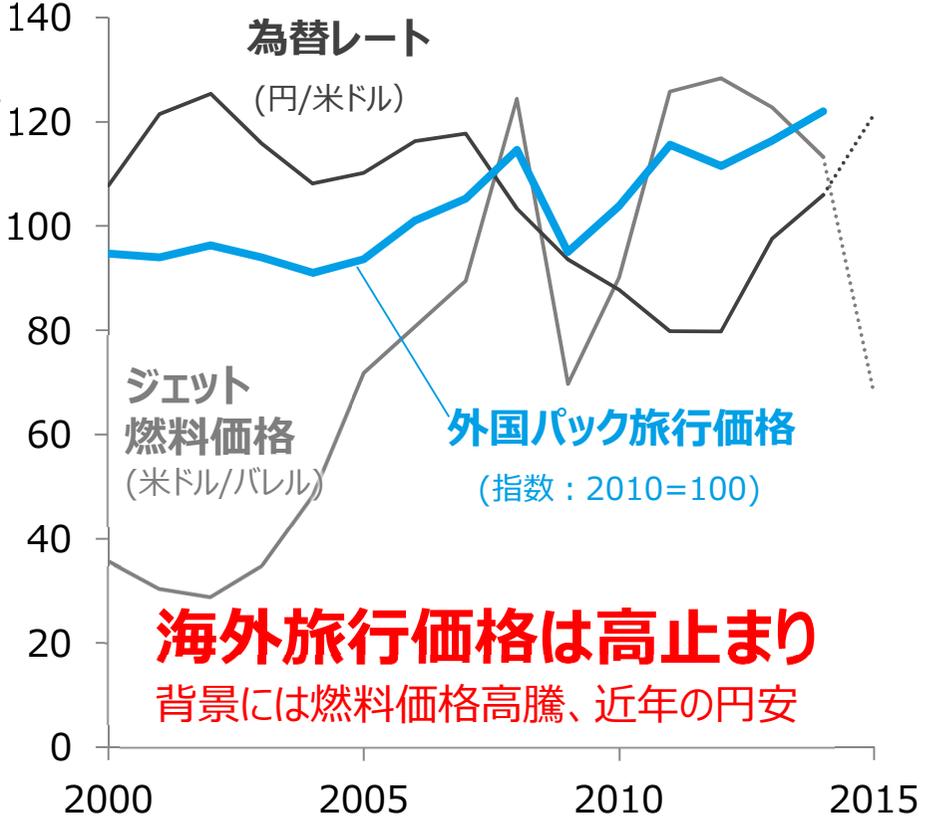


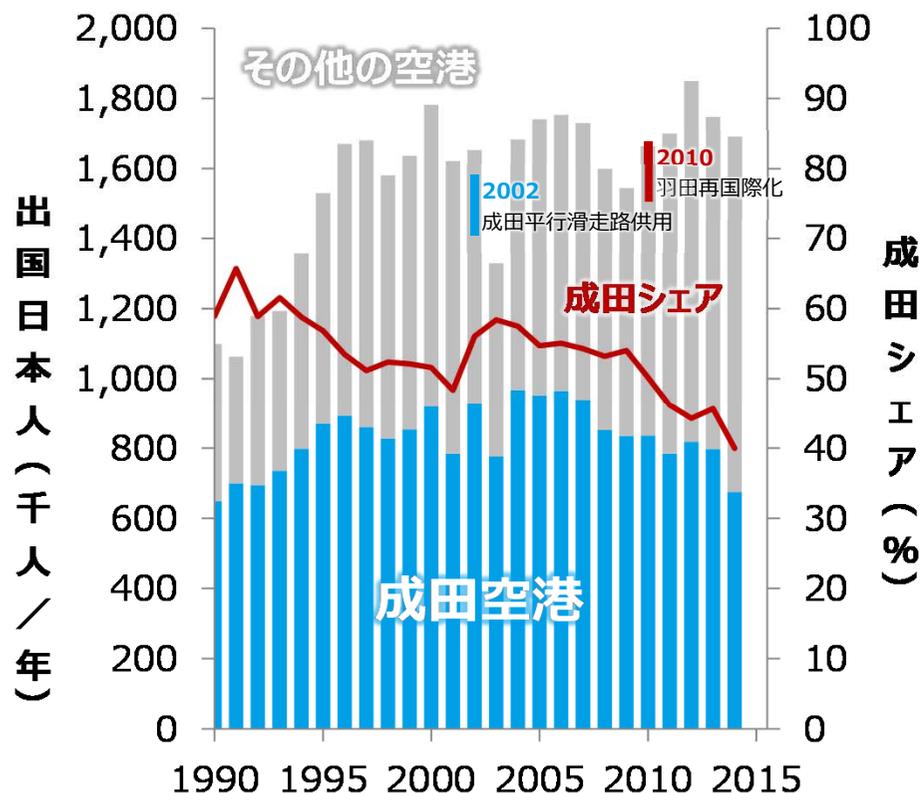
図 外国パック旅行の価格指数の推移

出所) 総務省統計局「消費者物価指数(年度平均)」注) 2010暦年=100

事業効果の発現状況 | 国際交流の拡大

- 首都圏およびわが国における国際拠点空港として増大する航空需要に対応。出国日本人、訪日外国人双方の国際交流拡大に貢献。
- 地方空港活用促進、羽田再国際化等が進み成田シェアは低下。それでも我が国国際需要の4割を分担。

出国日本人



訪日外国人

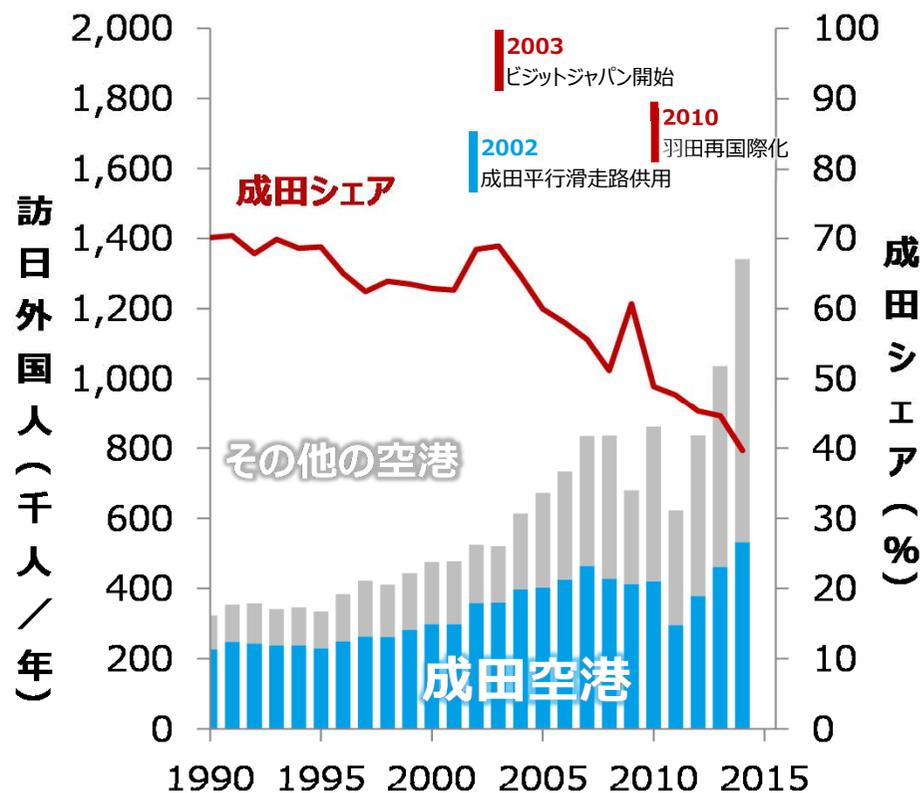


図 出国日本人・入国外国人人数および成田空港シェアの推移

出所) 法務省「出入国管理統計年報」、JNTO「訪日外客数」、NAA資料より作成

成田シェア低下も4割を分担

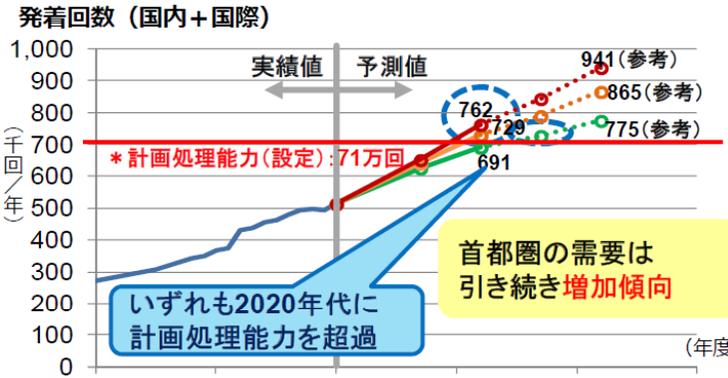
地方空港活用促進、羽田再国際化による出入国空港分散化

補足 | 今後も増加傾向が見込まれる首都圏航空需要

国の予測によれば、2020年代には成田30万回の処理能力超過を見込む

○ 首都圏空港の発着回数(国内線+国際線)は、上位・中位ケースでは2022年度、下位ケースでは2027年度に現在の計画処理能力を超過する見込み。(2032年度には78~94万回と予測。)

※2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催決定等の需要予測後の状況変化や、政策目標の訪日外国人旅行者数2,000万人等は考慮していない。さらに国際空港において見られるピーク時間帯への集中についても表現できていない。



*各ケースにおける我が国のGDPの設定

ケース	年平均実質GDP成長率			
	2010-17	17-22	22-27	27-32
上位ケース	2.2%	3.0%	3.0%	3.0%
中位ケース	1.7%	2.0%	2.0%	2.0%
下位ケース	1.0%	0.7%	0.7%	0.7%

*計画処理能力の設定について

	計
首都圏空港	71万回
(羽田空港)	(44万回)
(成田空港)	(27万回)

首都圏空港の計画処理能力(約75万回)から、羽田・成田の貨物便の枠(約4万回)を除き、残り71万回を需要予測上の計画処理能力とした。

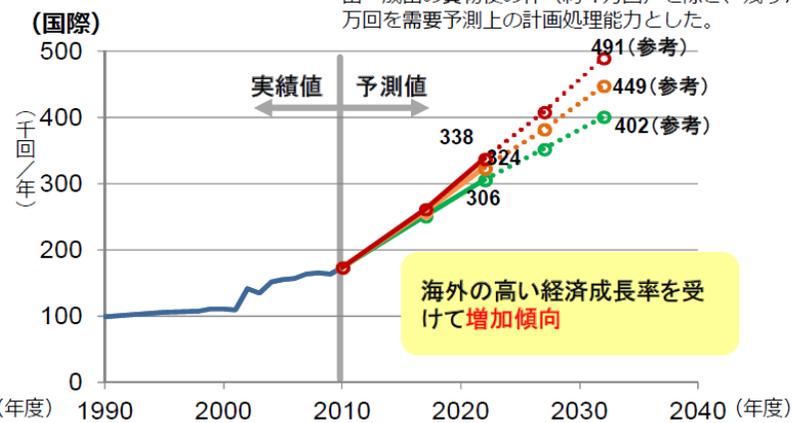
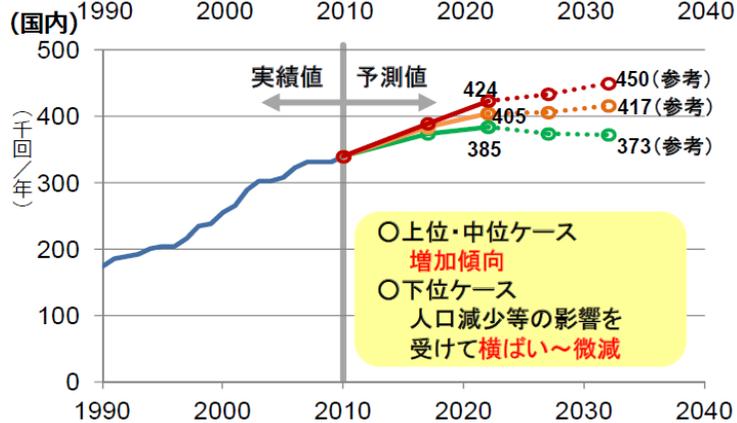


図 首都圏空港の航空需要予測(発着回数)【国土交通省】

出所) 国土交通省航空局「第1回 首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」(2014年8月)

首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢

- 国土交通省の航空需要予測によれば、概ね2020年代前半には、首都圏空港の航空需要は、現在の計画処理能力のほぼ限界に達する見込み。
- このため、国土交通省は、交通政策審議会航空分科会基本政策部会の下に学者・専門家から構成される「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」（以下「技術検討小委員会」）を設置し、首都圏空港の更なる機能強化のために考えられる技術的な選択肢をとりまとめ、2014年7月に公表した。

首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ(概要)

	■2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策	■2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路処理能力の再検証 ⇨ 年間+約1.3万回(約35回/日) ・滑走路運用・飛行経路の見直し ⇨ 年間+約2.3~2.6万回(約63~72回/日) 	<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路の増設
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> ・管制機能の高度化 ⇨ 年間+約2万回(約55回/日) ・高速離脱誘導路の整備 ⇨ 年間+約2万回(約55回/日) ・夜間飛行制限の緩和 ⇨ 年間+α回 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存滑走路の延長 ・滑走路の増設
	<p>合計 年間約75万回+約8万回</p>	
	<p>注:地域と議論していく際には、新滑走路の位置等を踏まえた騒音予測コンターの作成他、内陸空港という特殊性を踏まえた騒音対策のあり方等について検討していく必要がある</p>	

案2の配置イメージ

配置の考え方

- 航空機の地上走行距離が長ならないよう、風向きによってB滑走路と第3滑走路（C滑走路）の運用を変更する。
- C滑走路は、南風時に出発用滑走路として使用するため、滑走路長は3,500mとする。
- B滑走路は、北風時に出発用滑走路として使用するため、滑走路長を3,500mに延伸する。（北側延伸）
- B滑走路を南風時に着陸用滑走路として使用することを考慮し、C滑走路は、B滑走路の進入復行区域を確保できる位置に配置する。ただし、国際基準に基づき、滑走路間隔を300m以上確保する。
- C滑走路は、圏央道整備予定地の内側に配置する。

