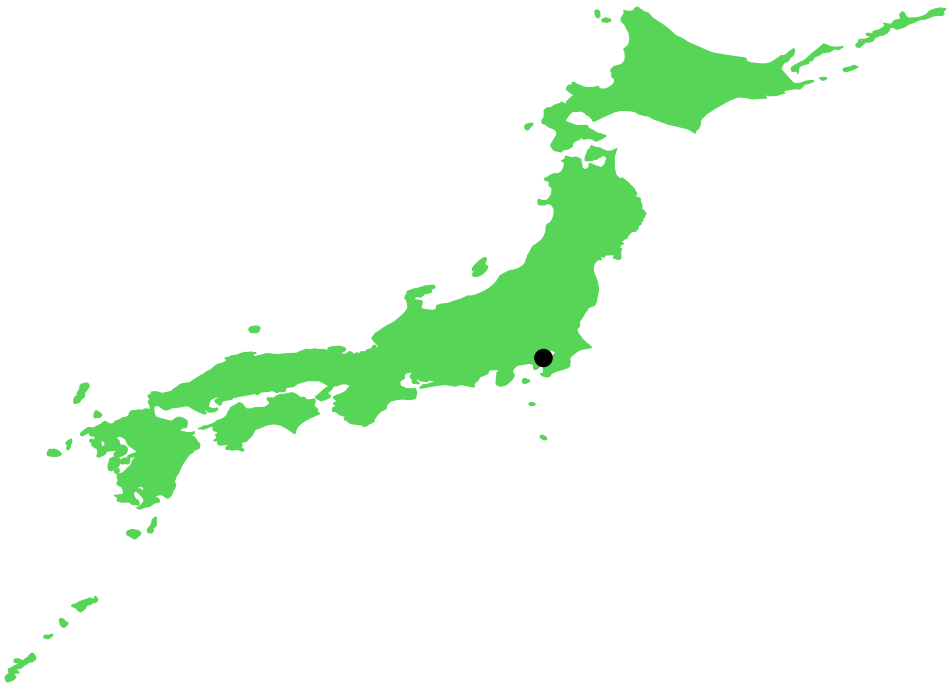


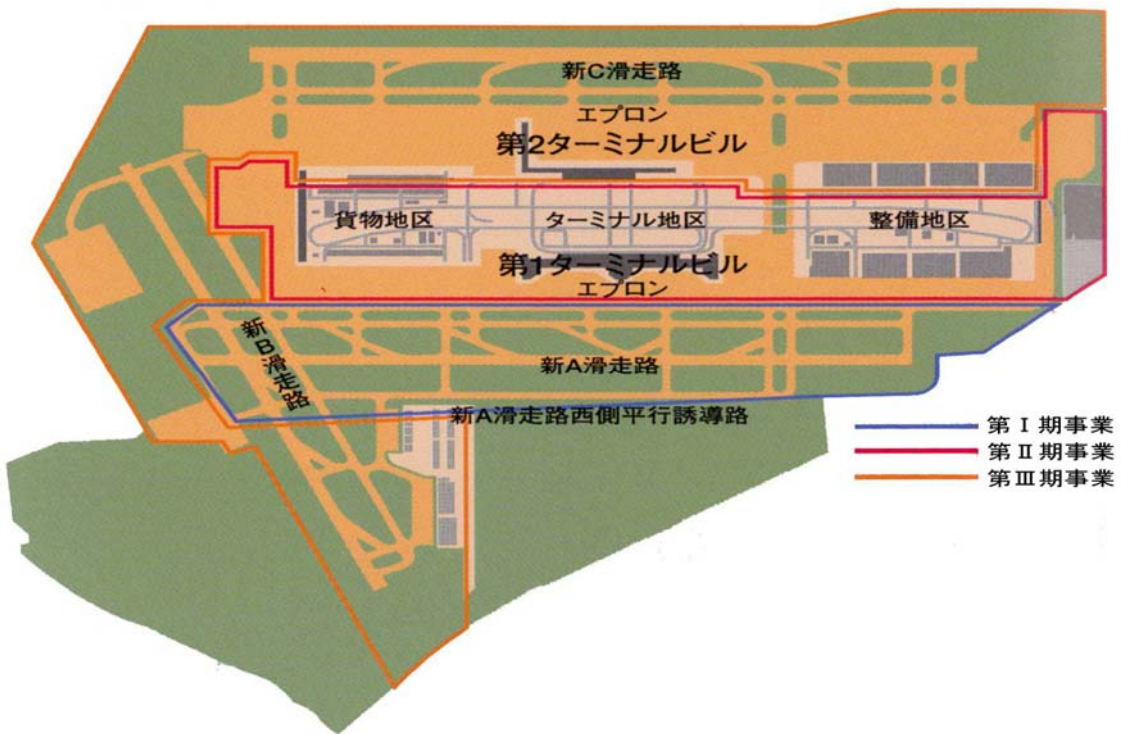
航空（ **空港整備事業** ） 再評価カルテ

平成	16	年度								
事業名(箇所名)	東京国際空港沖合展開事業第3期計画		担当課	本省航空局飛行場部計画課大都市圏空港計画室				事業主体	関東地方整備局、東京航空局	
			担当課長名	室長 八鍬 隆						
実施箇所	東京都大田区									
該当基準	再評価実施後5年間で経過した時点で継続中の事業									
事業諸元	主要施設として、新B滑走路2,500×60m、新C滑走路3,000×60m新設、東旅客ターミナルビル1棟新築、空港アクセス道路1km整備									
事業期間	事業採択	平成2年度	完了	平成18年度						
総事業費(億円)	7,808	残事業費(億円)		80						
目的・必要性	東京国際空港では、首都圏における国内航空交通の拠点としての機能を将来にわたって確保するとともに、航空機騒音問題の抜本的解消を図るため、東京都が造成した羽田沖廃棄物埋立地を活用し、同空港を沖合に展開しているところである。第3期計画においては、新C・B滑走路を沖合に展開すること等により、滑走路処理能力の大幅な向上と航空機騒音の低減を図るとともに、旅客の利便や空港運用上の効率について一層の向上を図る。									
便益の主な根拠	利用者便益(所要時間短縮・費用節減効果、運航頻度の増加効果)、供給者便益 発着回数: 第3期計画が完成した場合 28.5万回 第3期計画が未実施の場合 21.0万回 国内線旅客:平成19年度 6,124万人									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成16年度								
	B:総便益(億円)	76,421	C:総費用(億円)	11,070	全体B/C	6.9	B-C	65,351	EIRR (%)	18.4
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	283	C:総費用(億円)	154	継続B/C	1.8				
感度分析	費用便益比(B/C) 純現在価値(B-C) 経済的内部収益率(EIRR) 将来航空需要が基本ケースに対し10%増加した場合 7.6 72,541億円 19.5% 将来航空需要が基本ケースに対し10%減少した場合 6.3 58,161億円 17.2%									
事業の効果等	容量制約により、やむなく他の交通機関や他の経路を利用していた旅客の所要時間短縮・費用節減、運航頻度の増加による利便性の向上、航空機騒音の低減、固定スポット数の増加に伴う出発時の定時性の向上、ターミナル整備による快適性の向上等。									
社会経済情勢等の変化	依然として首都圏の航空需要は増加しており、国内航空旅客の約6割が羽田空港を利用している。事業の進捗に直接影響を与えるような社会経済情勢の相違は発生していない。									
事業の進捗状況	97%									
事業の進捗の見込み	第2旅客ターミナルは平成16年12月1日に供用開始(ただし、南側部は平成18年度を目途に完了予定)									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後も引き続き、事業実施にあたり、更なるコスト縮減に取り組む。									
対応方針	継続									
対応方針理由	航空需要の増大に対応し、旅客の利便性や空港運用上の効率について一層の向上を図るために必要不可欠な事業である。事業進捗の見通しも良好である。また、全体事業及び残事業とも費用対効果は、総費用に対して十分な投資効率性を有する。									
その他										
概要図(位置図)	羽田空港・概要図(別添)									
事業評価監視委員会HP	http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/office/jigyohyoka/index.htm									
バックデータ1	羽田空港・費用便益の概要(別添)									
バックデータ2	羽田空港・費用便益計算表(別添)									

位置図



概要図



東京国際空港(羽田)沖合展開事業第3期計画
費用便益の概要

便益

項目	区分	原単位			単位当たりの便益		便益(代表年)	
			単位	備考		単位		単位
利用者便益	所要時間の短縮・費用節減	3,382	円/時	計測方法の詳細については、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル」を参照。	2,413	円/人	1,781	億円/年
	運航頻度増加効果	—	円/便	計測方法の詳細については、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル」を参照。	800	円/人	591	億円/年
供給者便益	着陸料収入・航行援助施設利用料等	—	—	—	289	円/人	213	億円/年

注：便益(代表年)については最大便益を得る年度の数値(割引前)を表示している。

費用

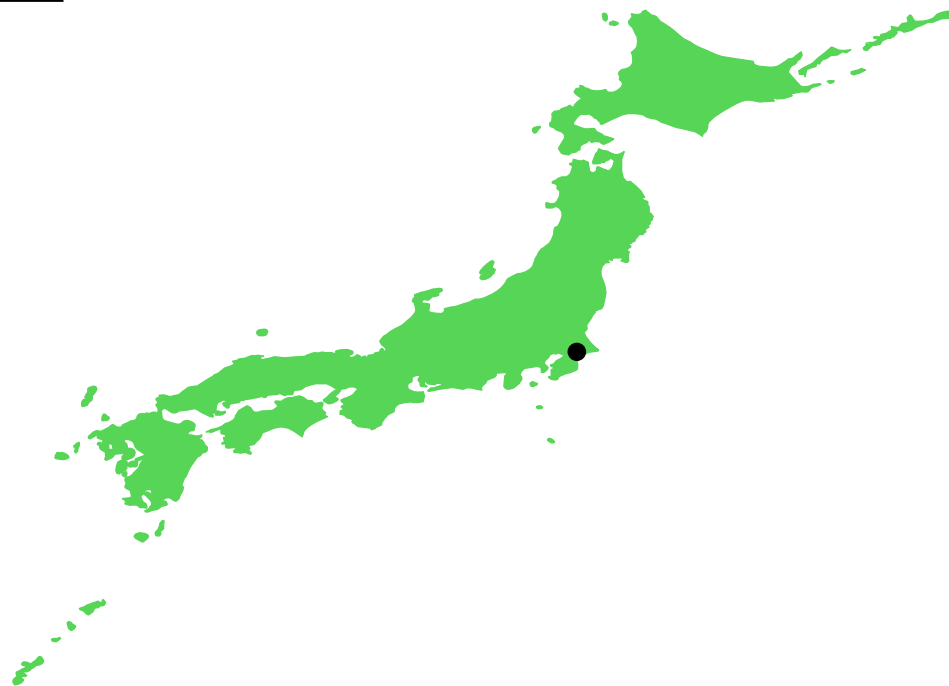
費用項目	建設費(委託費、用地費、補償費)、管理運営費(維持費、運営費)
事業の対象施設	C滑走路・B滑走路・第2旅客ターミナル・アクセス道路

航空 (空港整備事業) 再評価カルテ

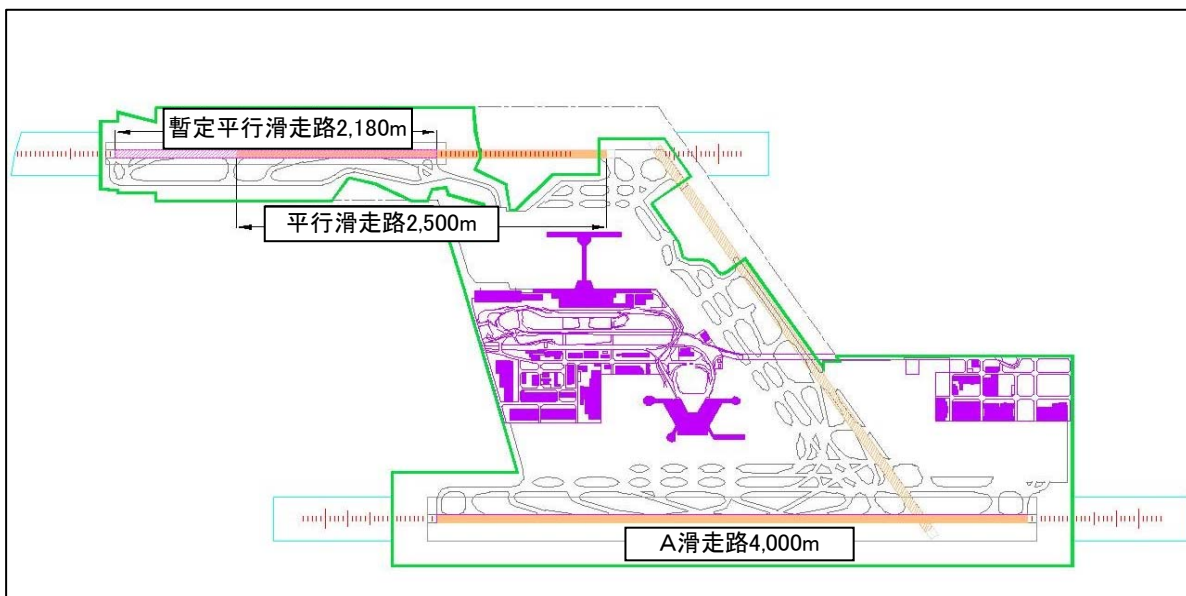
平成	16	年度								
事業名(箇所名)	成田国際空港平行滑走路整備事業		担当課	本省航空局飛行場部成田国際空港課				事業主体	成田国際空港株式会社	
実施箇所	千葉県成田市		担当課長名	課長 石指雅啓						
該当基準	再評価実施後5年間の経過した時点で継続中の事業									
事業諸元	平行滑走路(2,500m)の整備									
事業期間	事業採択	平成6年度	完了	平成19年度(想定)						
総事業費(億円)	3,355		残事業費(億円)	876						
目的・必要性	成田空港は、国際航空旅客の約6割、国際航空貨物の約7割を取り扱う、まさに我が国の交通・物流ネットワークの基幹的社會資本であるが、現状の暫定平行滑走路は、滑走路長が短いこと等によりB747等の大型機が就航できず、また変則的な誘導路形状により処理能力が少ない状況にある(A滑走路32便/時間に対して暫定平行滑走路は12便/時間)。一方、成田空港の需要は今後も一層の伸びが見込まれ、平成20年度に年間発着回数は現状の上限である20万回に達すると予測される。また、アジアの近隣諸国ではアジアのゲートウェイを目指し、国家プロジェクトとして大規模空港整備が進められているが、成田空港が引き続き増大する航空需要に対応し、またアジアの空港間競争の中で真の国際拠点空港としての役割を果たすには、本来計画である平行滑走路の整備(2,500m化)が喫緊の課題である。									
便益の主な根拠	利用者便益(所要時間短縮・費用節減効果、運航頻度の増加効果)、供給者便益 需要が処理能力の上限に達する時期及びその時点での取扱量 国際線旅客:平成25年度 4,324万人 国内線旅客:平成29年度 261万人 国際線貨物:平成25年度 254万トン									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成16年度								
	B:総便益(億円)	83,274	C:総費用(億円)	5,563	全体B/C	15.0	B-C	77,711	EIRR (%)	16.0
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	14,534	C:総費用(億円)	1,130	継続B/C	12.9				
感度分析	費用便益比(B/C) 純現在価値(B-C) 経済的内部収益率(EIRR)									
	需要が10%減少した場合	13.4	68,900億円	15.6%						
	建設費が10%増加した場合	14.7	77,584億円	15.9%						
	供用が3年遅れた場合	14.1	71,266億円	15.1%						
事業の効果等	平行滑走路の整備により空港容量が増大し、需要増に対応することができる。									
社会経済情勢等の変化	依然として成田空港の需要増加は続いており、事業の進捗に直接影響を与えるような社会経済情勢の相違は発生していない。									
事業の進捗状況	74%									
事業の進捗の見込み	計画用地内に存在する未買収地の取得に向けては、引き続き話し合いによる解決に向け努力していく。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	契約において、価格交渉方式を導入するなど、民営化のメリットを生かし、コスト縮減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理由	引き続き増大する航空需要に対応し、国際拠点空港としての役割を果たすには、本来計画である平行滑走路の整備(2,500m化)が必要不可欠である。また、全体事業及び残事業とも費用対効果は、総費用に対して十数倍の投資効率性を有する。									
その他										
概要図(位置図)	成田空港・概要図(別添)									
事業評価監視委員会HP										

(別添)

位置図



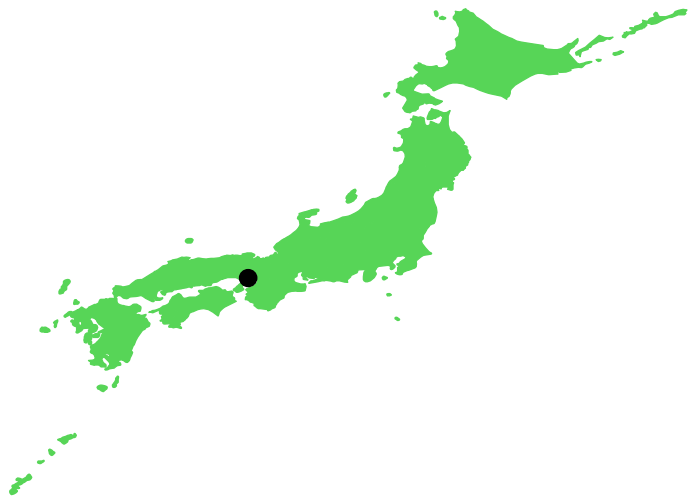
概要図



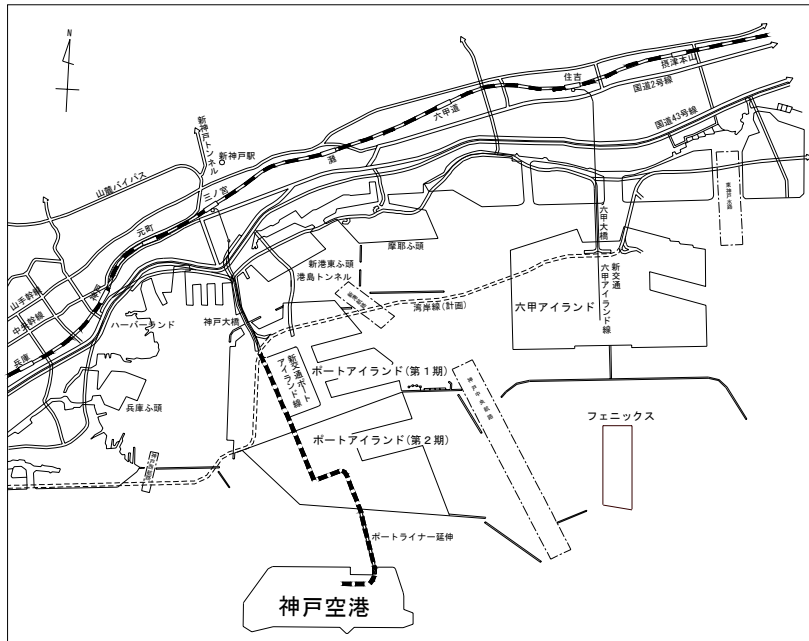
航空（ **空港整備事業** ） 再評価カルテ

平成	16	年度								
事業名(箇所名)	神戸空港建設事業		担当課	航空局飛行場部計画課				事業主体	神戸市	
			担当課長名	課長 須野原 豊						
実施箇所	兵庫県神戸市									
該当基準	事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業									
事業諸元	滑走路2,500m×60m、エプロン、航空保安施設等を整備									
事業期間	事業採択	平成7年度	完了	平成17年度	予定					
総事業費(億円)	530		残事業費(億円)	356						
目的・必要性	神戸空港は、300万人を超える神戸市及びその周辺の航空需要に対応し、利用者利便を高める役割を有している。									
便益の主な根拠	利用者便益(時間短縮効果・費用節減効果)、供給者便益 需要予測:平成17年度 319万人(年換算値)、平成27年度 434万人									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成16年度								
	B:総便益(億円)	1,272	C:総費用(億円)	646	全体B/C	2.0	B-C	625	EIRR (%)	8.3
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,264	C:総費用(億円)	408	継続B/C	3.1				
感度分析				費用便益比(B/C)	純現在価値(B-C)	経済的內部收益率(EIRR)				
	①需要予測(最大値)～(最小値)			2.2～1.9	757～582億円	9.1～7.9%				
	②建設費(-10%)～(+10%)			2.2～1.8	685～566億円	9.2～7.6%				
	③建設期間(-10%)～(+10%)			2.0～1.9	640～596億円	8.4～7.9%				
事業の効果等	・地域経済の活性化									
社会経済情勢等の変化	関西圏の国内航空需要は平成15年度で、2,309万人となっており、平成7年度から15年度の伸び率は年平均約1.9%と順調に推移している。事業の進捗に直接影響を与えるような社会経済情勢の相違は発生していない。									
事業の進捗状況	平成13年度から施設整備に着手し、現在、エプロン、航空灯火などの工事が進んでいる。(工事進捗率 82%)									
事業の進捗の見込み	平成16年度には滑走路・誘導路等の空港の基本的な施設の整備が概ね完了する予定となっており、事業は順調に推移している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	大型機械等を活用した効率的な施工方法の採用やリサイクル材の活用等によるコストの削減が図られている。									
対応方針	(補助金交付に係わる対応方針)継続									
対応方針理由	神戸市及び周辺の航空需要に対応する役割を果たすために必要な事業である。また、全事業及び残事業は、総費用に対して十分な投資効果を有する。									
その他										
概要図(位置図)	神戸空港・概要図(別添)									
事業評価監視委員会HP	http://www.city.kobe.jp/cityoffice/39/030/hyouka.htm									

位置図



神戸空港位置図



概要図

