

新規事業採択時評価結果

【空港整備事業】

【平成15年度概算要求では事項要求となるので、現在検討中のデータ(総事業費、事業期間、供用開始時期等)に基づく評価】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
東京国際空港再拡張整備事業 関東地方整備局・東京航空局	約9,000 ()	約50,000 ()	空港利用者(需要予測) 平成19年度：59,172千人 平成24年度：73,247千人	約8,400 ()	約6.0 ()	・現在の発着容量は27.5万回/年(377便/日に相当)であるが、当該事業の実施により発着容量を40.7万回/年(557便/日に相当)まで増加させることができる。

()

1. 本事業は、可能な限りの早期着工・早期完成を目指し、平成15年度概算要求を行う事業であり、現在、工法の評価選定、調査ボーリングや環境アセスメントの早期実施に向けた作業等を強力に進めているところである。
工法については、検討中の各工法の事業費について大きな差は見込まれないものの、現在、評価選定作業を行っている状況であり、実額要求の前提となる総事業費が確定しておらず、工期についても同様に確定していない。
2. 以上から、本評価を行うに際しては、以下の条件設定を行うこととした。
 - (1) 総事業費については、現在評価中の各工法の想定事業費をもとに堅めに積算を行い、**約9,000億円**とした。
 - (2) 事業期間を決定する上で必要となる供用開始時期については、平成14年6月に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」で記述されている「財源について関係府省で見通しをつけた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る。」を踏まえ、「**平成21(2009)年**」と想定した。
3. 便益の積算においては、利用者便益としての、羽田空港の再拡張を実施した場合に、再拡張を実施しない場合と比べた、国内線利用者が受ける時間短縮効果、費用低減効果、及び、供給者便益としての、空港使用料及び航空機燃料税収入の再拡張による増収分を計上した。また、国際定期便の就航に伴う便益についても加味している。
4. いずれにしても、事業スキームは本年末までに確定することとしており、上記のそれぞれの数値は暫定的なものである。
5. 平成15年度予算の概算決定時に、あらためて評価を実施する予定である。

再評価結果

【航空路整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億)	便益の主な根拠				
広域航法衛星ネットワーク整備 航空局	10年継続 中	1,669	9,125	飛行経路短縮による費用削減効果 (航空需要予測： 国内線航空旅客需要伸び率 2000-2007:2.2% 2007-2012:3.4% 2012-2017:1.6% 2017- :1.1% 国際線航空旅客需要伸び率 2000-2007:3.6% 2007-2012:5.1% 2012-2017:4.1% 2017- :3.7%)	3,526	2.6	・アジア太平洋地域における航空交通の効率化によって国際貢献に資するとともに、飛行経路設定の自由度が高まることにより、NOx、CO2等の排出ガスの削減や騒音影響の軽減といった環境改善効果がある。	継続

再評価実施に関する予備的検討の結果

【空港整備事業】

事業名 事業主体	事業期間	総事業費 (億円)	再評価 の必要 性	理由
中部国際空港整備事業 中部国際空港株式会社	平成10 ～16年 度	7,680	無し	<ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗は順調であり、当初予定通りの供用開始時期に合う見込み。 ・建設コストについては大きな変動は無く、当初予定の総事業費内になる見込み。 ・事業採択以降も利用状況は堅調。