

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
成田国際空港平行 滑走路整備事業 (S42~H22) 成田国際空港株式 会社	5年以内	3,008	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 3,008億円、工期 昭和42年度~平成22年度 B/C 6.1 (B: 49,754億円、C: 8,132億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ○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。 ○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。 ○旅客・貨物の時間短縮・費用低減 : 空港処理能力の制約により、やむなく他空港・他交通機関を利用していた旅客・貨物の所要時間短縮・費用低減効果。 ○運航頻度増加 : 運航頻度の増加による利便性向上効果。 ○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> <p>(事業実施による環境の変化) 特になし。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 2000年代に入り、航空機材の小型化のほか、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の低迷時期があったものの、現在は、国内外のLCC新規就航('12~)、訪日外国人旅行者の急増('13~)など、首都圏の旺盛な航空需要を踏まえ、国際・国内旅客ともに増加傾向にあり、昨年度の航空機発着回数は、過去最高となっている。</p> <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、効率的な事業と評価することができることから、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 事業実施の効果が十分に発現され、かつ、引き続き空港処理能力を拡大(現在の発着枠は30万回)していることから、改善措置の必要性はない。</p> <p>(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。</p>	対応なし	航空局首都圏空港課 (課長 金井昭彦)