

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)整備、誘導路整備(約16,000m)、エプロン整備(約335,000㎡)									
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> 成田国際空港は、航空需要予測によると、平成20年度には年間発着回数上限に達することが見込まれていた。さらに、首都圏空港における将来の航空需要増大が見込まれ、早期の対応が期待されていた。</p> <p><達成すべき目標> 空港処理能力の向上(年間発着枠の増加)</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>○事業費:再評価時:3,355億円→事後評価時:3,008億円(暫定平行滑走路2,180m供用後の延伸先を、南から北へ変更したことによるもの)</p> <p>○工期:再評価時:平成19年度→事後評価時:平成22年度(延伸先変更により、工期についても計画変更したもの)</p> <p>○需要(社会経済情勢等の変化参照)</p> <p>国際線旅客(平成25年度):再評価時:4,325万人→事後評価時:3,036万人 国内線旅客(平成25年度):再評価時:244万人→事後評価時:454万人 国際線貨物(平成25年度):再評価時:254万トン→事後評価時:196万トン</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: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	特になし									
社会経済情 勢等の変化	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。									
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。									
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。									
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	事業効果の発現が確認されたため									
その他	特になし									

位置図



概要図

