

【公共事業関係費】

【空港整備事業】  
(直轄事業等)

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)
新千歳空港19L ILS双方向化事業 (H20～H27) 東京航空局 北海道開発局	5年以内	19	<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 19億円、工期 平成20年度～平成27年度(平成23年度～25年度は事業休止) B/C 1.4 (B: 43億円、C: 32億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 本事業が実施されていないと、年間182便に遅延が発生し、さらに年間2便の欠航が発生していたと推定され事業効果の発現が認められる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 上空待機やダイバート/リターンの回避により飛行時間が減少し、環境汚染物質の排出削減、騒音影響の低減の環境改善に対する効果が見込める。</p> <p>(社会経済情勢の変化) H20年のリーマンショックによる世界的な経済危機やH23年の東日本大震災などにより航空需要は一時低迷したが、その後順調に回復している。また、新千歳空港においては国際線の伸びが大きいが、これは訪日観光を促進する事業と観光資源の豊富な北海道という立地の組み合わせによるものと考えられ、更なる需要増加が期待できる。R2年には新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大し、航空需要が大きく減少している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 新千歳空港の旅客数はR1年まで増加傾向にあり、また訪日観光客の拡大に関する政府の取り組みの効果も発現していることから、更なる増加も期待される。一方、費用対効果分析の感度分析において、航空旅客数需要の10%減少の状況下でも便益が上回ることが確認されている。新型コロナウイルス感染症の影響については、今後の状況を予測することは困難であるが、需要の減少を考慮して試算したところ、影響期間が3年間続くと仮定しても、感度分析(航空旅客数需要の10%減少)の範囲内であり、さらに影響期間が8年間続くと仮定しても、便益が上回ることが確認された。以上より、今後の事後評価は必要ないものと判断する。</p> <p>(改善措置の必要性) 事業採択時の想定に比べ効果の発現状況は小さくなっているものの、効果が十分に発現しており、特に改善措置は必要ないものと考えられる。</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) 本事業においてマニュアルに沿った手法により検討を実施し、適正化された航空旅客数需要予測のもとにおいても整備効果の発現が確認されたことから、同種事業の事業評価方法等の見直しは必要ないものと認められる。</p>	対応なし	東京航空局保安部 技術保安企画調整課 (課長: 鈴木実)