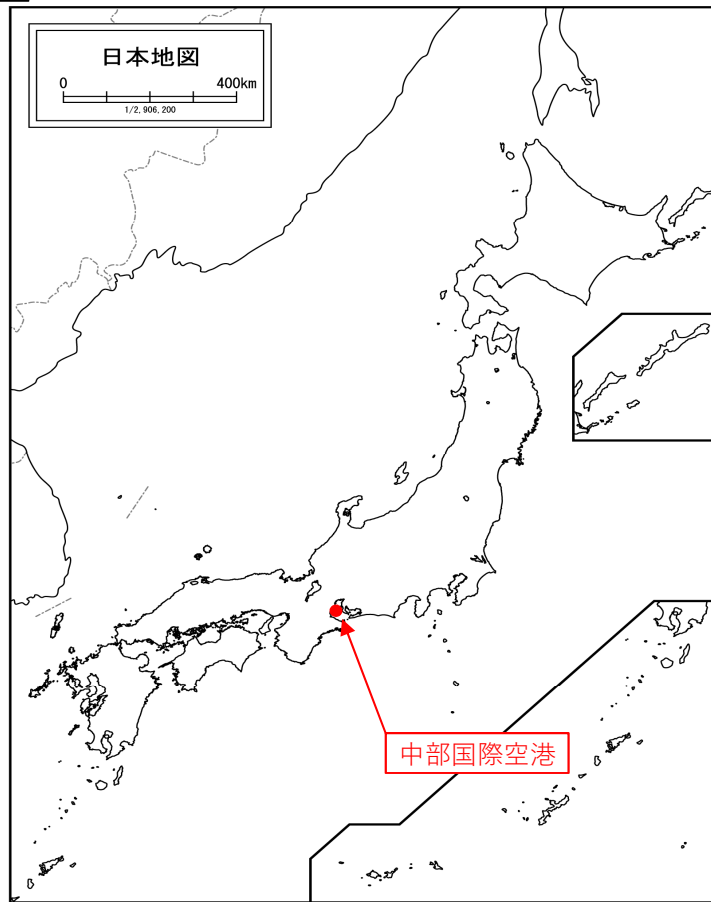


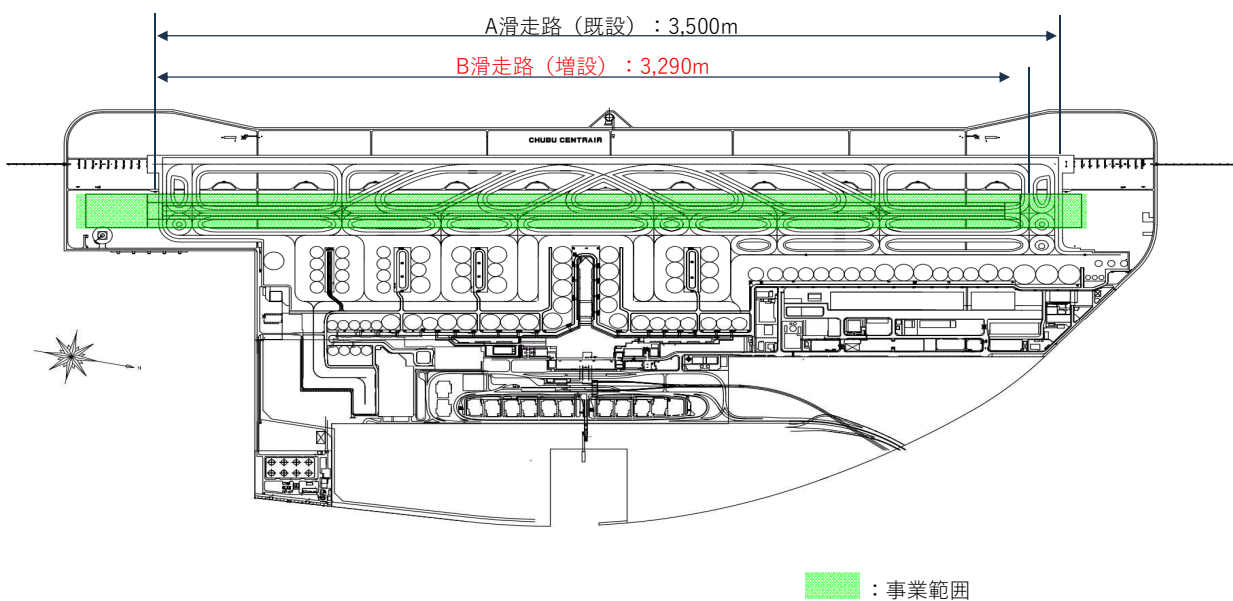
新規

事業名 (箇所名)	中部国際空港滑走路増設事業	担当課 担当課長名	航空局 航空ネットワーク部 近畿圏・中部圏空港課 吉岡 誠一郎	事業 主体	中部国際空港株式会社					
実施箇所	愛知県常滑市			評価 年度	令和5年度					
主な事業 の諸元	中部国際空港の現滑走路の大規模補修時においても、継続的な空港運用を可能とすること及び完全24時間運用を実現すること等を目的として、3,290mのB滑走路の増設を実施する。									
事業期間	事業採択	令和6年度	完了	令和9年度						
総事業費 (億円)	145億円(中部国際空港(株)事業140億円、国事業(航空保安関連施設、気象施設)5億円)									
目的・必要 性	<p>現滑走路は供用後18年が経過しており、滑走路のアスファルト材料劣化度診断をしたところ、複数箇所で舗装表層の劣化が見られた。「ひび割れ」の発生・進行に伴い、メンテナンス頻度が増加し、また、大規模補修として、舗装面を全面的に切削し再舗装する必要がある。大規模補修時には、深夜時間帯に滑走路を約2年間閉鎖しなければならない状況となっている。</p> <p>中部国際空港は、定期メンテナンスを実施するため、深夜の一部時間帯に滑走路を閉鎖している。定期メンテナンスは、2019年冬ダイヤ(ピーク時)では週11時間確保しているところ、メンテナンス頻度が増加した際や、大規模補修の際には、時間の確保が難しい状況である。また、これに伴い深夜時間帯における更なる増便等への対応は困難な状況となっている。</p> <p>以上から、中部国際空港の現滑走路の大規模補修時においても、継続的な空港運用を可能とすること及び完全24時間運用を実現すること等を目的として、滑走路を増設するものである。</p>									
便益の主な 根拠	<p>【便益の内訳】</p> <p>利用者便益(旅行・輸送時間短縮・費用低減効果):231億円</p> <p>供給者便益(着陸料収入等):143億円</p> <p>残存価値 : 49億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>対象貨物量78,520トン/年</p> <p>対象旅客数34,840人/年</p> <p>【費用の内訳】</p> <p>建設費:119億円</p> <p>改良・再投資費:47億円</p>									
事業全体の 投資効 率性	基準年度	令和5年度								
	B:総便益 (億円)	423	C:総費用(億円)	166	B/C	2.6	B-C	257	EIRR (%)	13.7
感度分析										
事業の効 果等	<p>【便益に計上した効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物に関する輸送時間の短縮及び輸送費用の低減 ・旅客に関する旅行時間の短縮及び旅行費用の低減 ・空港管理者の収益増加(着陸料収入等) <p>【事業によるその他の効果】</p> <p>■地域経済への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滑走路増設による効果として、航空便の撤退回避により維持される貨物取扱量78.5千トン/年、3,328便/年を基に計測したところ、中部3県において156億円/年の経済波及効果が期待される。 ・直接効果においては、主に貨物サービス業、航空機サービス業関連、一次波及効果においては、運輸、金融・保険、石油・石炭製品関連等、二次波及効果においては、建設、商業、情報通信、一般機械関連等の産業・業種に及ぶことが計測された。この他、これら産業の調達等により広範囲な効果があると考えられる。 <p>■災害時におけるバックアップ機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏を始めとする空港等において不測の事態が起きた場合に、中部国際空港にて航空機の受入を多数行っている。 ・仮に、首都圏や関西圏において大規模災害が発生し、成田や東京(羽田)国際空港や関西国際空港といった国際拠点空港の運用に支障が生じた場合、日本の中心に位置する中部国際空港は、首都圏・関西圏とのアクセスにも優れていることから、両圏域に所在する空港の代替機能の中心的な役割を担うことが想定される。 ・滑走路が増設されることで、メンテナンス作業や大規模補修、または不測の事態により1本の滑走路が閉鎖した場合、もう一方の滑走路で航空機の発着が可能となるため、ダイバート等のより確実な受入が期待できる。 <p>■CO2排出量の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滑走路が増設されない場合、大規模補修時、中部国際空港の航空貨物の一部は他空港へと陸上輸送される。 ・滑走路が増設されることで他空港へ輸送する必要がなくなり、航空貨物の陸上輸送におけるCO2排出量が削減される。 <p>■完全24時間運用の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滑走路が増設されることで、メンテナンス作業に影響されず、完全24時間運用が実現する。 ・完全24時間運用により、貨物・旅客問わず更なる航空需要に柔軟に対応することが可能となる。 <p>■不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空機が何らかのトラブルにより滑走路上で停止した場合や、落雷等により滑走路に何らかの不具合が発生した場合には、復旧までの間、滑走路は閉鎖することになる。 ・滑走路が増設されることで、航空機が何らかのトラブルで滑走路上で停止した場合等においても、もう一方の滑走路で航空機の発着が可能となり、安定的な輸送機能を確保できる。 									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>新規事業採択時評価について、適当である。</p> <p><都道府県の意見・反映内容></p> <p>本事業を予算化することについて、異存はない。</p>									

位置図



概要図



中部国際空港滑走路増設事業
費用便益の概要

主な便益

項目	区分	単位当りの便益			便益（代表年）	
			単位	備考		単位
利用者便益	貨物の輸送時間短縮・費用低減効果	144.5	円/分/トン	計測方法については、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル Ver.4」を参照	11.70	億円/年
	旅客の旅行時間短縮・費用低減効果	4,817	円/時	〃	5.17	億円/年
供給者便益	着陸等収入・ 航行援助施設利用料等	—	—	—	8.58	億円/年

注1：便益の算出にあたっては、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアルVer.4」（平成18年3月）を参照

注2：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。

注3：利用者便益における原単位は、輸出入別・旅行目的別原単位の加重平均値を表示している。

主な費用

費用項目	土木工事費（滑走路等）、その他施設費（航空保安関連施設、気象施設）、改良・再投資費
事業の対象施設	滑走路、航空保安関連施設、気象施設等

