

事業名 (箇所名)	東京国際空港C滑走路延伸事業		担当課	航空局空港施設課			事業 主体	関東地方整備局、 東京航空局、気象庁		
			担当課長名	池田 薫						
実施箇所	東京都大田区									
該当基準	事業採択後5年間で経過した時点で継続中の事業									
主な事業の諸元	C滑走路(3,000×60m)の南側360m延伸									
事業期間	事業採択	平成21年度	完了予定	平成26年度						
	総事業費(億円)		209	残事業費(億円)		55				
目的・必要性	<p>東京国際空港は4本の滑走路を有しているが、深夜早期時間帯においては市街地への騒音軽減のため、沖側の2本の滑走路(C滑走路3,000mのうち南側2,500m及びD滑走路2,500m)を使用している。そのため、長距離国際線の大型航空機や現在就航している航空機の貨物積載量に制約が生じている。</p> <p>C滑走路を南側に360m延伸することにより、陸側への騒音の影響を軽減でき、深夜早期時間帯においてもC滑走路を3,000mで運用できるようになることで、長距離国際線の航空機の大型化等が可能となり、輸送能力の強化が図られる。</p>									
便益の主な根拠	<p>&lt;便益の内訳&gt;</p> <p>利用者便益:旅客の時間短縮・費用低減効果(347億円)</p> <p>供給者便益:着陸料収入増加効果(34億円)</p> <p>          停留料収入増加効果(6億円)</p> <p>          残存価値(59億円)</p> <p>&lt;前提条件&gt;</p> <p>深夜早期時間帯における長距離国際線の便数:14便/日</p> <p>事業後の航空機材の変化:B777-200ERからB777-300ER</p>									
	事業全体の投資効率性		基準年度	平成25年度						
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	447	C:総費用(億円)	245	全体B/C	1.82	B-C	201	EIRR(%)	6.88
	B:総便益(億円)	447	C:総費用(億円)	79	継続B/C	5.62				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.66 ~ 1.99	5.11 ~ 6.13						
事業の効果等	建設費 (+10% ~ -10%)		1.78 ~ 1.86	5.26 ~ 6.04						
	建設期間 (+1年 ~ -1年)		1.76 ~ 1.88	5.47 ~ 5.77						
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長距離国際線の機材が大型化することで、これまで座席数の制約からやむなく代替経路を利用していた旅客が、本来の希望どおり東京国際空港を利用できるようになり、旅行時間の短縮・費用の低減が図られる。</li> <li>・就航機材が大型化することにより、空港管理者の着陸料・停留料収入が増加する。</li> <li>・深夜早期時間帯において使用できる滑走路長が2,500mから3,000mになると、航空機の重量制限が緩和され、貨物積載量の増加が見込まれる。</li> <li>・昼間時間帯において使用できる滑走路長が3,000mから3,360mになると、気象条件の不利な場合等においても重量制限を受けにくくなることが期待される。</li> </ul>									
	社会経済情勢等の変化	<p>東京国際空港の利用状況については、平成22年10月からD滑走路及び国際線地区が供用されるとともに国際線定期便の就航が開始され、それ以降、国際線の便数・旅客数ともに着実に増加している。</p> <p>また、平成25年度末に東京国際空港の発着容量を44.7万回/年(国際線9万回/年)へ増枠し、昼間時間帯においても欧米・長距離アジアを含めた高需要・ビジネス路線が就航することが期待される。</p>								
主な事業の進捗状況	事業費ベースの進捗率は平成24年度末で74%である。									
主な事業の進捗の見込み	平成26年末の供用に向けて着実に進捗している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	空港内の他工事で発生した建設副産物を盛土材料に使用するなどコスト縮減及び効率化を図っている。今後も引き続きコスト縮減に努める。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業効果の重要性及び投資効果が確認されたため。									
その他										

# 東京国際空港 C滑走路延伸事業



位置図