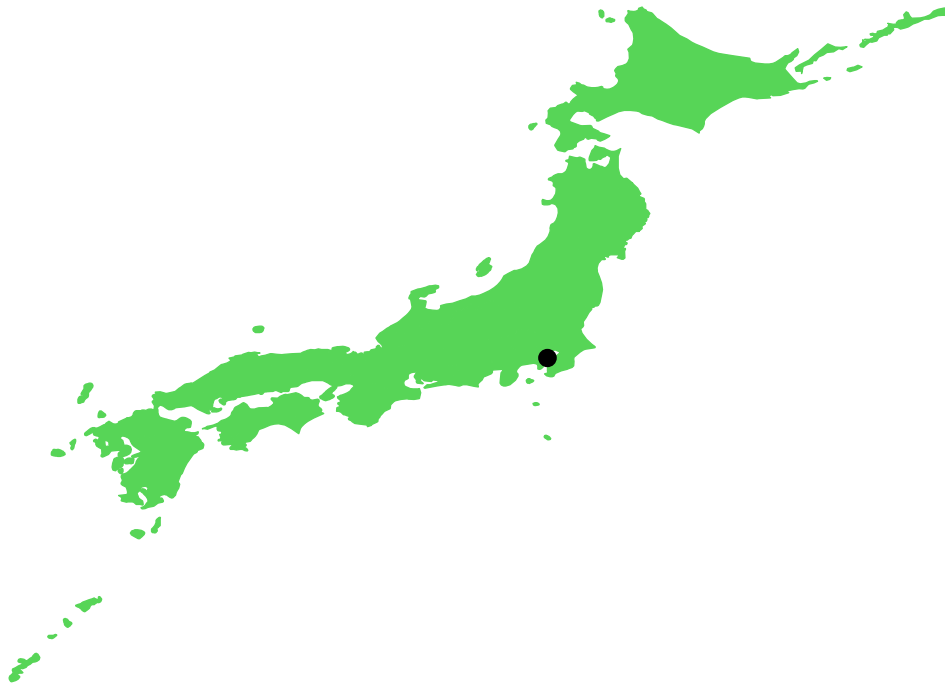


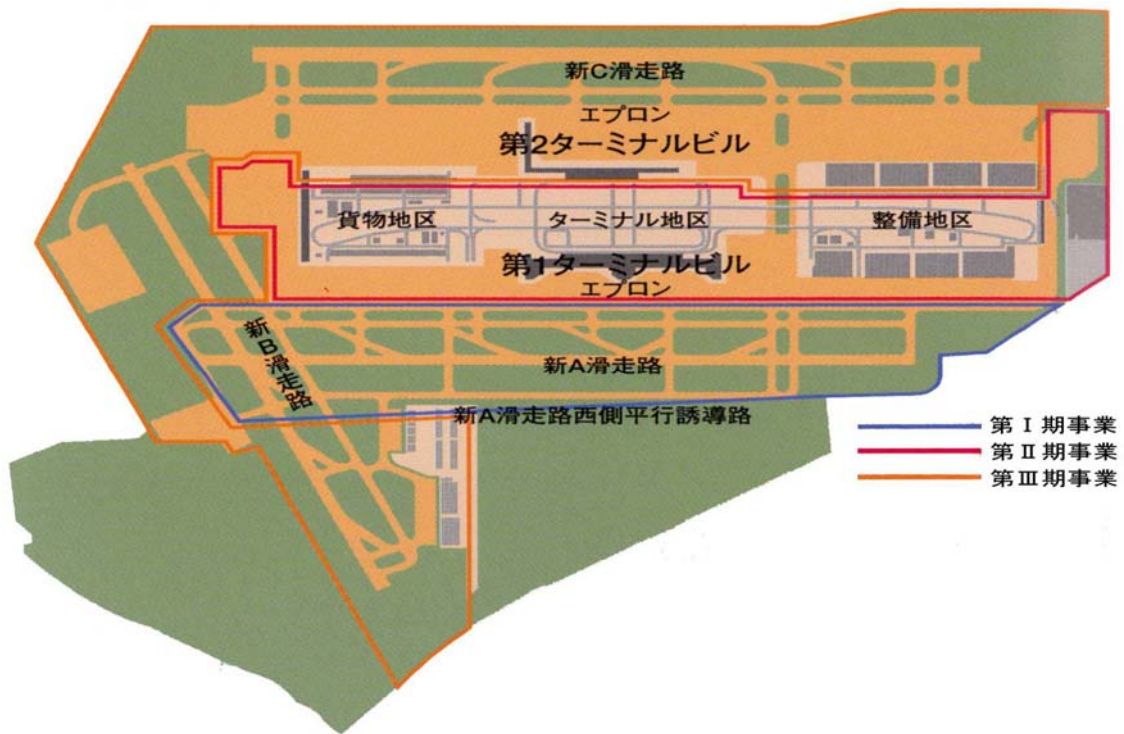
航空（ **空港整備事業** ） 再評価カルテ

平成	16	年度								
事業名(箇所名)	東京国際空港沖合展開事業第3期計画		担当課	本省航空局飛行場部計画課大都市圏空港計画室				事業主体	関東地方整備局、東京航空局	
			担当課長名	室長 八鍬 隆						
実施箇所	東京都大田区									
該当基準	再評価実施後5年間で経過した時点で継続中の事業									
事業諸元	主要施設として、新B滑走路2,500×60m、新C滑走路3,000×60m新設、東旅客ターミナルビル1棟新築、空港アクセス道路1km整備									
事業期間	事業採択	平成2年度	完了	平成18年度						
総事業費(億円)	7,808	残事業費(億円)		80						
目的・必要性	東京国際空港では、首都圏における国内航空交通の拠点としての機能を将来にわたって確保するとともに、航空機騒音問題の抜本的解消を図るため、東京都が造成した羽田沖廃棄物埋立地を活用し、同空港を沖合に展開しているところである。第3期計画においては、新C・B滑走路を沖合に展開すること等により、滑走路処理能力の大幅な向上と航空機騒音の低減を図るとともに、旅客の利便や空港運用上の効率について一層の向上を図る。									
便益の主な根拠	利用者便益(所要時間短縮・費用節減効果、運航頻度の増加効果)、供給者便益 発着回数: 第3期計画が完成した場合 28.5万回 第3期計画が未実施の場合 21.0万回 国内線旅客:平成19年度 6,124万人									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成16年度								
	B:総便益(億円)	76,421	C:総費用(億円)	11,070	全体B/C	6.9	B-C	65,351	EIRR (%)	18.4
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	283	C:総費用(億円)	154	継続B/C	1.8				
感度分析	費用便益比(B/C) 純現在価値(B-C) 経済的内部収益率(EIRR) 将来航空需要が基本ケースに対し10%増加した場合 7.6 72,541億円 19.5% 将来航空需要が基本ケースに対し10%減少した場合 6.3 58,161億円 17.2%									
事業の効果等	容量制約により、やむなく他の交通機関や他の経路を利用していた旅客の所要時間短縮・費用節減、運航頻度の増加による利便性の向上、航空機騒音の低減、固定スポット数の増加に伴う出発時の定時性の向上、ターミナル整備による快適性の向上等。									
社会経済情勢等の変化	依然として首都圏の航空需要は増加しており、国内航空旅客の約6割が羽田空港を利用している。事業の進捗に直接影響を与えるような社会経済情勢の相違は発生していない。									
事業の進捗状況	97%									
事業の進捗の見込み	第2旅客ターミナルは平成16年12月1日から供用予定(ただし、南ピアの3スポットは平成18年度後半から供用予定)。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後も引き続き、事業実施にあたり、更なるコスト縮減に取り組む。									
対応方針	継続									
対応方針理由	航空需要の増大に対応し、旅客の利便性や空港運用上の効率について一層の向上を図るために必要不可欠な事業である。事業進捗の見通しも良好である。また、全体事業及び残事業とも費用対効果は、総費用に対して十分な投資効率性を有する。									
その他										
概要図(位置図)	羽田空港・概要図(別添)									
事業評価監視委員会HP	<a href="http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/office/jigyohyoka/index.htm">http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/office/jigyohyoka/index.htm</a>									
バックデータ1	羽田空港・費用便益の概要(別添)									
バックデータ2	羽田空港・費用便益計算表(別添)									

位置図



概要図



東京国際空港(羽田)沖合展開事業第3期計画  
費用便益の概要

便益

項目	区分	原単位			単位当たりの便益		便益(代表年)	
			単位	備考		単位		単位
利用者便益	所要時間の短縮・費用節減	3,382	円/時	計測方法の詳細については、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル」を参照。	2,413	円/人	1,781	億円/年
	運航頻度増加効果	—	円/便	計測方法の詳細については、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル」を参照。	800	円/人	591	億円/年
供給者便益	着陸料収入・航行援助施設利用料等	—	—	—	289	円/人	213	億円/年

注：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。

費用

費用項目	建設費(委託費、用地費、補償費)、管理運営費(維持費、運営費)
事業の対象施設	C滑走路・B滑走路・第2旅客ターミナル・アクセス道路

東京国際空港(羽田)沖合展開事業第3期計画  
費用便益計算表(割引前)

(百万円)

年度	施設運 営期間	割 引 前								
		初期投資・ 更新投資	運営・維持 コスト	総費用 (C)	時間短縮・費 用節減	運航頻度の 増加	供給者便益	その他便益	総便益 (B)	純便益 (B-C)
1990		3,296		3,296						-3,296
1991		26,064		26,064						-26,064
1992		31,335		31,335						-31,335
1993		46,218		46,218						-46,218
1994		114,595		114,595						-114,595
1995		153,978		153,978						-153,978
1996	1	135,081		135,081						-135,081
1997	2	33,825		33,825	57,725	14,995	246	5,842	78,808	44,983
1998	3	31,985		31,985	72,157	18,744	523	7,302	98,726	66,741
1999	4	28,184		28,184	86,588	22,492	1,043	8,763	118,886	90,702
2000	5	24,205		24,205	101,019	26,241	1,355	10,223	138,839	114,633
2001	6	18,409		18,409	104,124	27,866	3,157	11,093	146,240	127,832
2002	7	22,040		22,040	107,229	29,491	4,960	11,963	153,644	131,604
2003	8	23,579		23,579	110,333	31,115	6,357	12,834	160,639	137,060
2004	9	18,591		18,591	113,438	32,740	7,444	13,704	167,326	148,735
2005	10	4,000		4,000	116,543	34,365	9,432	19,819	180,159	176,159
2006	11	4,000		4,000	119,648	35,990	10,520	20,719	186,876	182,876
2007	12	0	0	0	122,752	37,614	11,956	22,483	194,805	194,805
2008	13	0	0	0	126,388	39,571	12,436	23,472	201,867	201,867
2009	14	0	0	0	130,023	41,527	13,067	24,048	208,665	208,665
2010	15	0	0	0	133,658	43,483	23,698	24,623	225,462	225,462
2011	16	0	0	0	137,293	45,439	18,829	25,199	226,760	226,760
2012	17	0	0	0	140,929	47,395	19,460	25,774	233,558	233,558
2013	18	0	0	0	144,645	49,221	20,296	26,175	240,336	240,336
2014	19	0	0	0	148,361	51,046	21,132	26,575	247,114	247,114
2015	20	0	0	0	152,077	52,871	21,968	26,975	253,892	253,892
2016	21	1,000	1,000	1,000	155,793	54,697	22,804	27,376	260,670	259,670
2017	22	0	0	0	159,510	56,522	23,640	27,776	267,448	267,448
2018	23	0	0	0	163,226	57,353	24,072	28,104	272,433	272,433
2019	24	0	0	0	166,942	57,539	24,504	28,432	277,417	277,417
2020	25	0	0	0	170,658	58,047	20,436	28,760	277,901	277,901
2021	26	0	0	0	174,374	58,556	20,867	29,088	282,886	282,886
2022	27	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2023	28	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2024	29	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2025	30	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2026	31	1,000	1,000	1,000	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	286,870
2027	32	202,882	202,882	202,882	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	84,987
2028	33	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2029	34	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2030	35	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2031	36	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2032	37	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2033	38	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2034	39	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2035	40	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2036	41	1,000	1,000	1,000	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	286,870
2037	42	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2038	43	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2039	44	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2040	45	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2041	46	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2042	47	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2043	48	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2044	49	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2045	50	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2046	51	1,000	1,000	1,000	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	286,870
2047	52	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2048	53	202,882	202,882	202,882	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	84,987
2049	54	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2050	55	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2051	56	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2052	57	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2053	58	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2054	59	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2055	60	0	0	0	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	287,870
2056	61	1,000	1,000	1,000	178,091	59,064	21,299	29,416	287,870	286,870
合 計		719,385	410,764	1,130,149	9,448,602	3,091,838	1,089,665	1,546,690	15,176,794	14,046,645

東京国際空港(羽田)沖合展開事業第3期計画  
費用便益計算表(割引後)

(百万円)

EIRR= 18.4% NPV= 65,351 億円  
B/C= 6.9

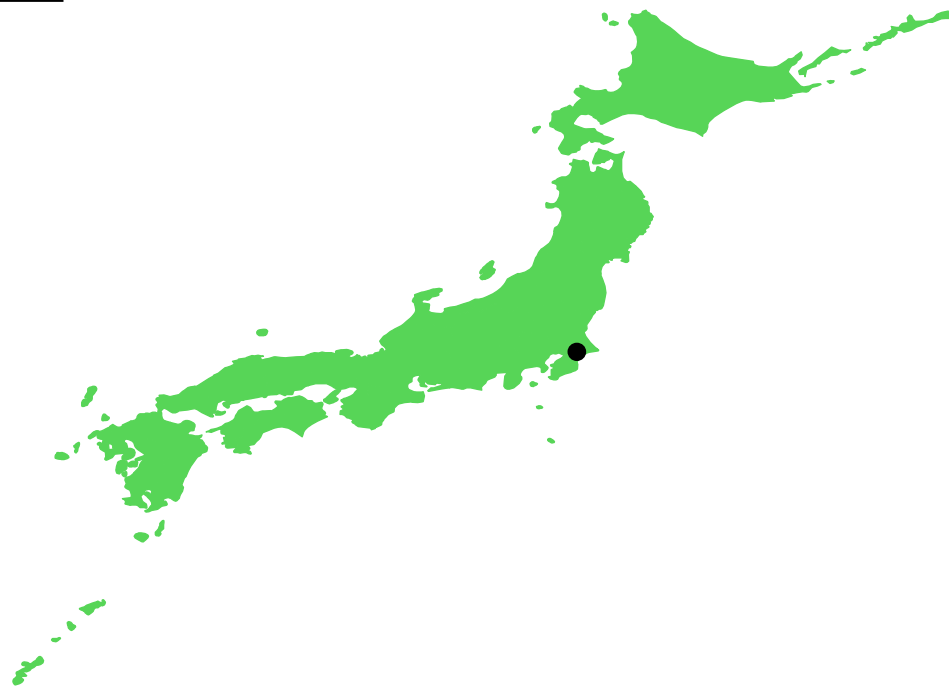
年度	施設運 営期間	割 引 後														
		社会的 割引率	初期投資・ 更新投資	運営・維持 コスト	総費用 (C)	時間短縮・費 用節減	運航頻度の増加	供給者便益	その他便益	総便益 (B)	純便益 (B-C)					
1990			1,732	5,708	5,708											-5,708
1991			1,665	43,398	43,398											-43,398
1992			1,601	50,168	50,168											-50,168
1993			1,539	71,151	71,151											-71,151
1994			1,480	169,629	169,629											-169,629
1995			1,423	219,159	219,159											-219,159
1996	1		1,369	184,867	184,867											-184,867
1997	2		1,316	44,511	44,511	75,963	19,732	323	7,687	103,705	59,194					59,194
1998	3		1,265	40,471	40,471	91,301	23,717	662	9,239	124,919	84,448					84,448
1999	4		1,217	34,290	34,290	105,347	27,365	1,269	10,661	144,643	110,353					110,353
2000	5		1,170	28,317	28,317	118,178	30,698	1,586	11,959	162,422	134,105					134,105
2001	6		1,125	20,707	20,707	117,125	31,345	3,551	12,479	164,500	143,793					143,793
2002	7		1,082	23,838	23,838	115,979	31,897	5,365	12,940	166,181	142,343					142,343
2003	8		1,040	24,522	24,522	114,747	32,360	6,611	13,348	167,065	142,543					142,543
2004	9		1,000	18,591	18,591	113,438	32,740	7,444	13,704	167,326	148,735					148,735
2005	10		0.962	3,846	3,846	112,060	33,043	9,069	19,055	173,229	169,383					169,383
2006	11		0.925	3,698	3,698	110,621	33,275	9,726	19,155	172,777	169,078					169,078
2007	12		0.889	0	0	109,126	33,439	10,629	19,987	173,181	173,181					173,181
2008	13		0.855	0	0	108,037	33,825	10,631	20,067	172,556	172,556					172,556
2009	14		0.822	0	0	106,869	34,132	10,740	19,765	171,507	171,507					171,507
2010	15		0.790	0	0	105,632	34,365	18,729	19,460	178,186	178,186					178,186
2011	16		0.760	0	0	104,332	34,530	14,308	19,149	172,319	172,319					172,319
2012	17		0.731	0	0	102,975	34,631	14,219	18,834	170,659	170,659					170,659
2013	18		0.703	0	0	101,625	34,582	14,260	18,390	168,857	168,857					168,857
2014	19		0.676	0	0	100,227	34,485	14,276	17,953	166,941	166,941					166,941
2015	20		0.650	0	0	98,786	34,344	14,270	17,523	164,923	164,923					164,923
2016	21		0.625	625	625	97,308	34,164	14,243	17,099	162,814	162,814					162,814
2017	22		0.601	0	0	95,797	33,946	14,198	16,682	160,622	160,622					160,622
2018	23		0.577	0	0	94,259	32,934	13,901	16,229	157,323	157,323					157,323
2019	24		0.555	0	0	92,697	31,949	13,606	15,787	154,040	154,040					154,040
2020	25		0.534	0	0	91,116	30,992	10,911	15,355	148,374	148,374					148,374
2021	26		0.513	0	0	89,519	30,061	10,713	14,933	145,226	145,226			</		

航空 ( 空港整備事業 ) 再評価カルテ

平成	16	年度								
事業名(箇所名)	成田国際空港平行滑走路整備事業		担当課	本省航空局飛行場部成田国際空港課				事業主体	成田国際空港株式会社	
実施箇所	千葉県成田市		担当課長名	課長 石指雅啓						
該当基準	再評価実施後5年間の経過した時点で継続中の事業									
事業諸元	平行滑走路(2,500m)の整備									
事業期間	事業採択	平成6年度	完了	平成19年度(想定)						
総事業費(億円)	3,355		残事業費(億円)	876						
目的・必要性	成田空港は、国際航空旅客の約6割、国際航空貨物の約7割を取り扱う、まさに我が国の交通・物流ネットワークの基幹的社會資本であるが、現状の暫定平行滑走路は、滑走路長が短いこと等によりB747等の大型機が就航できず、また変則的な誘導路形状により処理能力が少ない状況にある(A滑走路32便/時間に対して暫定平行滑走路は12便/時間)。一方、成田空港の需要は今後も一層の伸びが見込まれ、平成20年度に年間発着回数は現状の上限である20万回に達すると予測される。また、アジアの近隣諸国ではアジアのゲートウェイを目指し、国家プロジェクトとして大規模空港整備が進められているが、成田空港が引き続き増大する航空需要に対応し、またアジアの空港間競争の中で真の国際拠点空港としての役割を果たすには、本来計画である平行滑走路の整備(2,500m化)が喫緊の課題である。									
便益の主な根拠	利用者便益(所要時間短縮・費用節減効果、運航頻度の増加効果)、供給者便益 需要が処理能力の上限に達する時期及びその時点での取扱量 国際線旅客:平成25年度 4,325万人 国内線旅客:平成29年度 261万人 国際線貨物:平成25年度 254万トン									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成16年度								
	B:総便益(億円)	83,274	C:総費用(億円)	5,563	全体B/C	15.0	B-C	77,711	EIRR (%)	16.0
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	14,534	C:総費用(億円)	1,130	継続B/C	12.9				
感度分析	費用便益比(B/C) 純現在価値(B-C) 経済的内部収益率(EIRR)									
	需要が10%減少した場合	13.4	68,900億円	15.6%						
	建設費が10%増加した場合	14.7	77,584億円	15.9%						
	供用が3年遅れた場合	14.1	71,266億円	15.1%						
事業の効果等	平行滑走路の整備により空港容量が増大し、需要増に対応することができる。									
社会経済情勢等の変化	依然として成田空港の需要増加は続いており、事業の進捗に直接影響を与えるような社会経済情勢の相違は発生していない。									
事業の進捗状況	74%									
事業の進捗の見込み	計画用地内に存在する未買収地の取得に向けては、引き続き話し合いによる解決に向け努力していく。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	契約において、価格交渉方式を導入するなど、民営化のメリットを生かし、コスト縮減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理由	引き続き増大する航空需要に対応し、国際拠点空港としての役割を果たすには、本来計画である平行滑走路の整備(2,500m化)が必要不可欠である。また、全体事業及び残事業とも費用対効果は、総費用に対して十数倍の投資効率性を有する。									
その他										
概要図(位置図)	成田空港・概要図(別添)									
事業評価監視委員会HP										

(別添)

位置図



概要図

