

事業名 (箇所名)	東京国際空港再拡張整備事業		担当課長名	関東地方整備局港湾空港部 空港整備課長 大橋照美 東京航空局空港部空港企画 調整課長 山崎恵一		事業 主体	関東地方整備局 東京航空局																		
実施箇所	東京都大田区																								
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	滑走路(2,500m)、誘導路、無線施設、照明施設、国際線旅客ターミナルビル(独立採算型PFI事業)、国際線貨物ターミナル(独立採算型PFI事業)、国際線地区エプロン等(サービス購入型PFI事業)、国際線新駅等(民間鉄道事業)等																								
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成22年度																					
総事業費(億円)	採択時	7,800		完了時	7,305(PFI事業・民間鉄道事業は含まない)																				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 東京国際空港(羽田空港)は、沖合展開事業により順次輸送力を拡大してきたが、1990年代の航空需要増大により、需要に対して発着能力が逼迫する状況が続いていた。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><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 4本目の滑走路と国際線地区整備し、年間発着容量を30.3万回から41.7万回に増強することで、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便を向上させるとともに、国際定期便の受入れを可能とすることを目的とした。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 																								
費用対効果 分析の算定 基礎となった 要因の変化	<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>H15年度新規事業採択時評価</th> <th>H27年度事後評価</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○事業期間</td> <td>H16～H21年度</td> <td>H16～H22年度</td> </tr> <tr> <td>○事業費</td> <td>7,800億円</td> <td>7,305億円</td> </tr> <tr> <td>○旅客需要(国内)</td> <td>8,034万人(H29年度)</td> <td>5,392万人(H29年度)</td> </tr> <tr> <td>○旅客需要(国際)</td> <td>746万人(H29年度)</td> <td>1,007万人(H29年度)</td> </tr> </tbody> </table>										項目	H15年度新規事業採択時評価	H27年度事後評価	○事業期間	H16～H21年度	H16～H22年度	○事業費	7,800億円	7,305億円	○旅客需要(国内)	8,034万人(H29年度)	5,392万人(H29年度)	○旅客需要(国際)	746万人(H29年度)	1,007万人(H29年度)
項目	H15年度新規事業採択時評価	H27年度事後評価																							
○事業期間	H16～H21年度	H16～H22年度																							
○事業費	7,800億円	7,305億円																							
○旅客需要(国内)	8,034万人(H29年度)	5,392万人(H29年度)																							
○旅客需要(国際)	746万人(H29年度)	1,007万人(H29年度)																							
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成27年度																						
	B:総受益 (億円)	41,296億円	C:総費用(億円)	9,844億 円	全体B/C	4.2	B-C	31,452	EIRR (%)	14.9															
事業の効果 の発現状況	<ul style="list-style-type: none"> 羽田空港の発着容量は、30.5万回から41.7万回に拡大された。 発着容量の増強によりH21年からH26年にかけて、国内線は870便/日(48路線)から1,024便/日(49路線)、国際線は196便/週(3路線)から1,114便/週(26路線)に就航便数及び路線が拡大した。 国際定期便の就航によりH21年からH27年にかけて、国際線旅客数は259万人から1,275万人に、国際線貨物取扱量は1.2万トンから33.2万トンに、羽田税関の貿易額は約2千億円から約1兆円に増加した。 																								
事業実施に よる環境の 変化	<ul style="list-style-type: none"> 大気環境については、環境影響評価実施時の予測結果と比較して著しい変化は見られない 水環境については、環境影響評価実施時の予測結果と比較して著しい変化は見られない。 																								
社会経済情 勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 燃料価格高騰、米国金融危機、東日本大震災等の影響により、一時的に航空需要が減少したが、順調に回復してきている。 H15年から訪日旅行促進事業(デジタル・ジャパン・キャンペーン)が始動し、訪日外国人旅行者数はH25年に1,000万人を超え、その後もアジアを中心に急増してH27年には2,000万人の目前まで到達した。 首都圏空港にも格安航空会社(LCC)の参入が進み、H21年からH26年にかけて、羽田空港では国際線LCCが0便/週から28便/週に増加した。成田空港では国際線LCCは28便/週から204便/週、国内線LCCは0便/日から88便/日に増加した。 多頻度運航により利用者の利便性を向上させるのに伴い、航空機材を小型化して効率的な運航を行う世界的な動向があり、羽田空港においてもH12年からH26年にかけて、全路線平均の1便当たり座席数が、国内線は331席/便から234席/便、国際線は383席/便から278席/便に減少した。 																								
今後の事後 評価の必要 性	費用便益におけるB/Cは4.2であり、事業の目的を達成し効果が発現していることから、今後の事業評価は必要はないものと判断される。																								
改善措置の 必要性	費用低減効果や運航頻度増加効果等が発現しており、また環境等への重大な影響も見られないことから、改善措置の必要はないものと判断される。																								
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	<第三者委員会の意見・反映内容> ・特になし																								

位置図



概要図

