

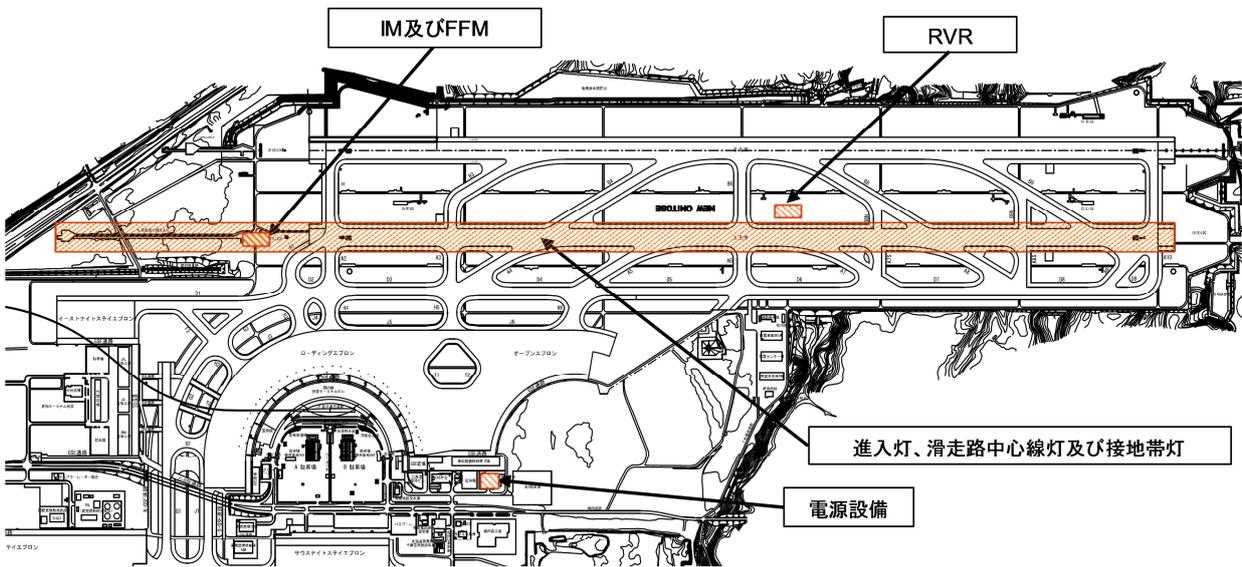
事業名 (箇所名)	新千歳空港19(R)ILS高カテゴリー化事業			担当課 (担当課長名)	東京航空局保安部技術保安企画 調整課 (課長:黒川 俊之)	事業 主体	東京航空局 北海道開発局			
実施箇所	北海道千歳市									
該当基準	事業完了後一定期間が経過した事業(5年以内)									
主な事業の諸元	新千歳空港A滑走路19(R)ILSにおいてILSの高カテゴリー化を行う									
事業期間	事業採択	平成20年度	完了	平成23年度						
総事業費(億円)	採択時	15億円			完了時	15億円				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 夏期(7月~9月)の海霧に起因する視界不良及び冬期(12月~3月)の降雪に起因する視界不良により欠航、遅延等が発生していたため、この欠航、遅延等を解消することを目的として19(R)ILS高カテゴリー化を行った。</p> <p><達成すべき目標> 自空港気象(台風・大雪除く)の視界不良による欠航率の改善</p> <p><政策体系上の位置付け> ・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を強化する</p>									
費用対効果分析の算定 基礎となった要因の変化	<p>○1便あたり旅客数:航空機材の小型化、LCCの就航増により減少している。 予測値(平成28年度) 実績値(平成28年度) 国内・国際計 212人/便 142人/便</p> <p>○発着回数:航空機材の小型化、LCCの就航、路線拡大やインバウンド増に伴う国際線の増加等により増加している。 予測値(平成28年度) 実績値(平成28年度) 国内・国際計 117千回 146千回</p> <p>○毎正時のRVR値(滑走路視距離)が550m未満の発生割合:視界不良の発生頻度が増加している。 実績値(平成16~18年度) 実績値(平成25~27年度) 3ヶ年平均 0.28% 0.65%</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成28年度							
	B:総便益 (億円)	123	C:総費用(億円)	36	全体B/C	3.4	B-C	87	EIRR(%)	29.6
事業の効果の発現状況	<p>○視界不良(台風・大雪除く)による救済便数の増加 ・高カテゴリー導入前の視界不良(台風・大雪除く)による到着欠航救済便数は年度平均44便(平成16~18年度)の試算であったが、導入後の実績は年度平均118便(平成25年~27年度)であった。</p> <p>○定性的な効果 ・安全性の向上:就航率が向上し定時性が保たれることで、乗員等運航関係者の精神的負荷が軽減される。 ・需要増加:旅客の欠航・ダイバートに対する不安が低下することから、団体ツアー受入が可能になる、鉄道等から航空機利用に転換する等旅客の増加が見込める。</p>									
事業実施による環境の変化	定性的には、上空待機や着陸復航の回避により、航空機騒音や排気ガスの排出の削減等、空港周辺地域への環境改善に対する効果が見込める。									
社会経済情勢等の変化	航空需要の伸びは、燃油価格の上昇、平成20年9月に発生したリーマンショック等の世界的な社会・経済情勢を起因として、一時低迷していたが、航空機材の小型化、LCCの就航、路線拡大やインバウンド増に伴う国際線の増加等により旅客数・発着数は増加に転じている。									
今後の事後評価の必要性	新千歳空港の旅客数は近年増加傾向にあり、経済状況の改善次第では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も、航空旅客数需要の10%減少の状況下でも効果が発現することが確認されている。以上より、今後も継続的に効果が発現されることが十分に想定されることから、今後の事後評価は必要ないものと判断する。									
改善措置の必要性	当初想定した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。									
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、最新の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、事業評価手法等の見直しは必要ないものと認められる。									
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										



上空写真



案内図



配置図