

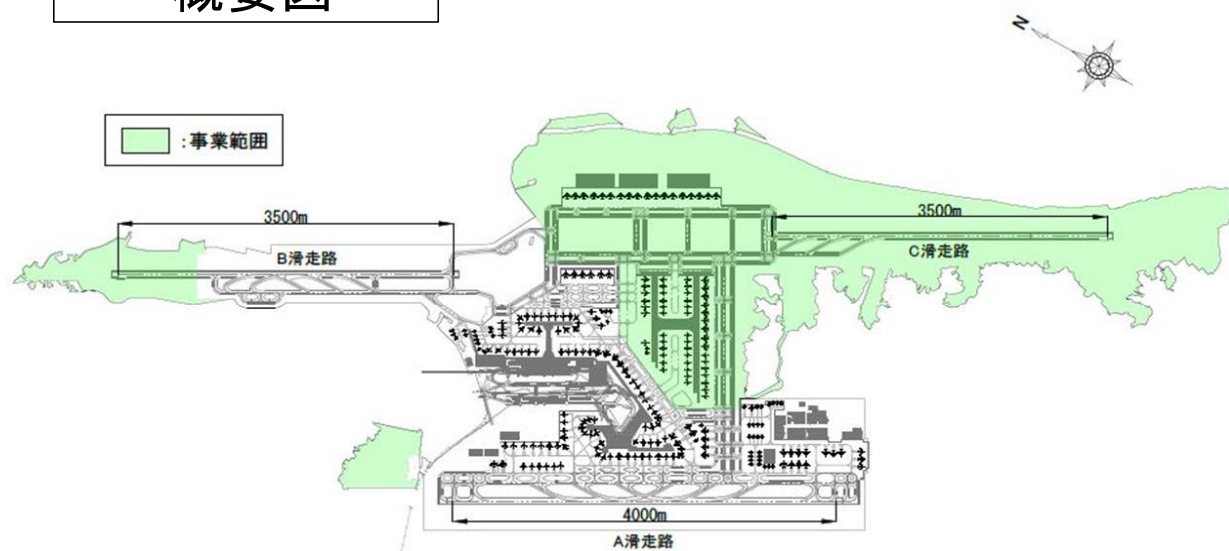
再評価

事業名 (箇所名)	成田国際空港B滑走路延伸及びC滑走路増設事業			担当課	航空局 航空ネットワーク部 首都圏空港課	事業 主体	成田国際空港株式会社			
				担当課長名	川島 雄一郎					
実施箇所	千葉県成田市					評価 年度	令和6年度			
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の諸元	将来の航空需要に適切に対応するため、B滑走路の延伸(2,500m⇒3,500m)及びC滑走路の増設(3,500m)を実施する。									
事業期間	事業採択	令和元年度	完了		令和10年度末					
総事業費(億円)	6,707(成田国際空港㈱事業:6,440、 国事業(管制塔、無線施設、気象施設):267)			残事業費(億円)		5,049(成田国際空港㈱事業:4,802、 国事業(管制塔、無線施設、気象施設):247)				
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・全国・首都圏の航空需要が増大する中で、本事業により首都圏空港の年間発着容量は約100万回と世界の都市間競争に伍していく水準に向かうとともに、首都圏空港の容量制約解消に大きく貢献。 ・本事業により、成長著しいアジア等の成長力を取り込み、全国、関東、空港周辺地域で、訪日外国人旅行者の更なる受入れに貢献し、産業・都市の国際競争力強化や地域活性化に寄与していくことが必要。 <達成すべき目標> ・成長著しいアジア等世界の成長力取り込み ・産業・都市の国際競争力強化 ・訪日外国人の増加への対応(2030年訪日外国人旅行者数6,000万人) ・日本全国の地域活性化 <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の強化									
便益の主な根拠	【便益の内訳】 <u>利用者便益:30,925億円</u> うち時間短縮・費用削減効果:28,457億円(国内:192億円、国際:28,265億円) 運 航 頻 度 増 加 効 果 : 2,468億円(国内: 39億円、国際: 2,429億円) <u>供給者便益:-86億円</u> 収入: 8,525億円(着陸料・停留料収入:7,465億円、航行援助施設使用料:1,060億円) 支出: 8,611億円(管制費:152億円、環境対策費・維持補修費:8,459億円) <u>残存価値:11,302億円</u> 【主な根拠】 前提とする旅客数(基本ケースで発着容量(50万回)に到達する2070年度の場合) ・旅客合計:8,298万人(国際線旅客:7,590万人、国内線旅客:708万人) 予測に用いた前提条件:四段階推計法に基づく体系による。 ・国内経済成長率:2023~24年度は、「令和6年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度」(令和6年1月22日閣議決定)2025~44年度は、基本ケースはコロナ禍前直近10年(09~19暦年)のGDP平均変化量を加算して設定、上位ケースは内閣府「中長期の経済財政に関する試算(令和6年1月22日経済財政諮問会議提出)」における成長実現ケースで設定 ・将来人口:国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(令和5年12月推計)の出生中位・死亡中位ケースを採用。 ・海外経済成長率:IMF予測値等から設定。 ・航空機材(便あたり旅客数):成田空港における平成31(2019)年の方面別実績値から設定。									
事業全体の投資効率性	基準年度		令和6年度							
	B:総便益(億円)	42,142	C:総費用(億円)		17,006	全体B/C	2.5	B-C	25,135	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	42,142	C:総費用(億円)		15,216	継続B/C	2.8			
感度分析	需 要 (－10% ～ ＋30%)		2.2 ～ 3.3		2.5 ～ 3.7					
	建 設 費 (＋10%)		2.3		2.5					
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		2.4 ～ 2.6		2.7 ～ 2.9					
事業の効果等	【首都圏空港の空港発着容量の増加】 ・本事業の実施により、羽田空港と合わせた首都圏空港の年間発着容量が約100万回となり、今後増大する航空需要に対応可能となる。 【航空貨物の輸送力向上】 ・全国の空港で取り扱う国際航空貨物のうち、現状の成田空港のシェア(金額ベース)は68.2%(令和5(2023)年実績)と高く、本事業によって輸送時間や費用の低減、運航頻度の増加等による便益が見込まれる。 【積極的な地域貢献・環境への取り組み】 ・本事業を契機とし、ネイチャーポジティブな視点も重視した環境への積極的取組みや事業に伴う施設整備による空港周辺の空間整備の質的向上、さらには空間整備と連動させた積極的な地元の価値創造に大いに貢献することが見込まれる。									
社会経済情勢等の変化	令和2(2020)年のコロナ禍発生により国内外の経済は急激に冷え込み、世界的な旅行需要が急減した。令和3(2021)年頃を底に回復基調にあるが世界経済はコロナ禍前の4～5年遅れ、世界の航空需要は5～6年程度の遅れとなっている。また、日本経済も世界経済と同様の傾向であるが、同時に円安の進行で、日本人の海外旅行需要回復は低調で国内旅行需要の回復が先行している。									
主な事業の進捗状況	・B滑走路延伸及びC滑走路増設の早期完成に向け、埋蔵文化財調査や測量調査などを継続実施中。 ・B滑走路延伸部は、令和4(2022)年10月に東関東自動車道切り直し道路工事を着手し、令和6(2024)年7月から切り直し道路を供用開始。 ・C滑走路増設部は、令和5(2023)年12月から高谷川等排水整備工事に着手。									
主な事業の進捗の見込み	・令和10(2028)年度末の供用開始を目指し事業を推進する。 国、千葉県、周辺9市町、成田国際空港株式会社で構成される四者協議会において合意を得て進めている事業であり、着実に現場調査や準備工事を進捗させていることを踏まえても、工期が顕著に伸びるという積極的な理由は現時点では認められない。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	・事業費は、現時点で約30%の増額が予想されている。この事由の分析によると今後の大幅なコスト増の要素は限定的であるものと考えているが、今後本格工事にあたっては一定の不確定要素が見込まれる。 ・事業の継続にあたっては、事前の調査等を十分に進めてコスト増加の抑制に努めるとともに、工法の工夫等によってコスト削減にもなお一層努めることが必要である。									
対応方針	継続									
対応方針理由	当該事業は、我が国全体の航空輸送上極めて重要な事業であり、事業費の増加を踏まえても経済効果が十分であることに加え、積極的な環境保全や地域振興に貢献するものとして、事業を継続することが妥当である。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。 <千葉県の意見・反映内容> ・成田国際空港の更なる機能強化は、我が国の国際競争力の強化や空港周辺地域の発展を図るためにも重要な事業であることから、引き続き継続するものとする。 ・事業の継続にあつては、国、県、空港周辺9市町、空港会社の4者で合意した内容に基づき、引き続き周辺地域の理解と協力を得られるよう丁寧な説明と十分な配慮を行った上で令和10年度末までにB滑走路の延伸及びC滑走路の供用が図れるよう着実な事業を推進していただきたい。 ・機能強化により航空旅客数や貨物取扱量が増加することの効果を空港周辺地域に波及させ、空港の発展が地域の発展に繋がるよう、空港アクセスの改善や空港周辺地域の国際的な産業拠点の形成に向け積極的に取り組まれない。									

位置図



概要図



成田国際空港B滑走路延伸及びC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	時間短縮・費用低減効果	4,644	円／時	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	3,709	億円/年
	運航頻度増加効果	3,113	円／LN週便	〃	320	億円/年
供給者便益	着陸料収入・航行援助施設利用料等	—	—	〃	222	億円/年

注1：利用者便益における原単位は、旅行目的別原単位の平均値を表示している。

注2：便益（代表年）については最大便益を得る年度（2060年度）の数値（割引前）を表示している。

主な費用

費用項目	土木工事費（滑走路、誘導路、エプロン等）、建築工事費（管制塔等）、その他施設費（無線・気象施設）、用地造成費、用地取得費、補償費、改良・再投資費
事業の対象施設	滑走路、誘導路、エプロン、管制施設、無線施設、気象施設等

