

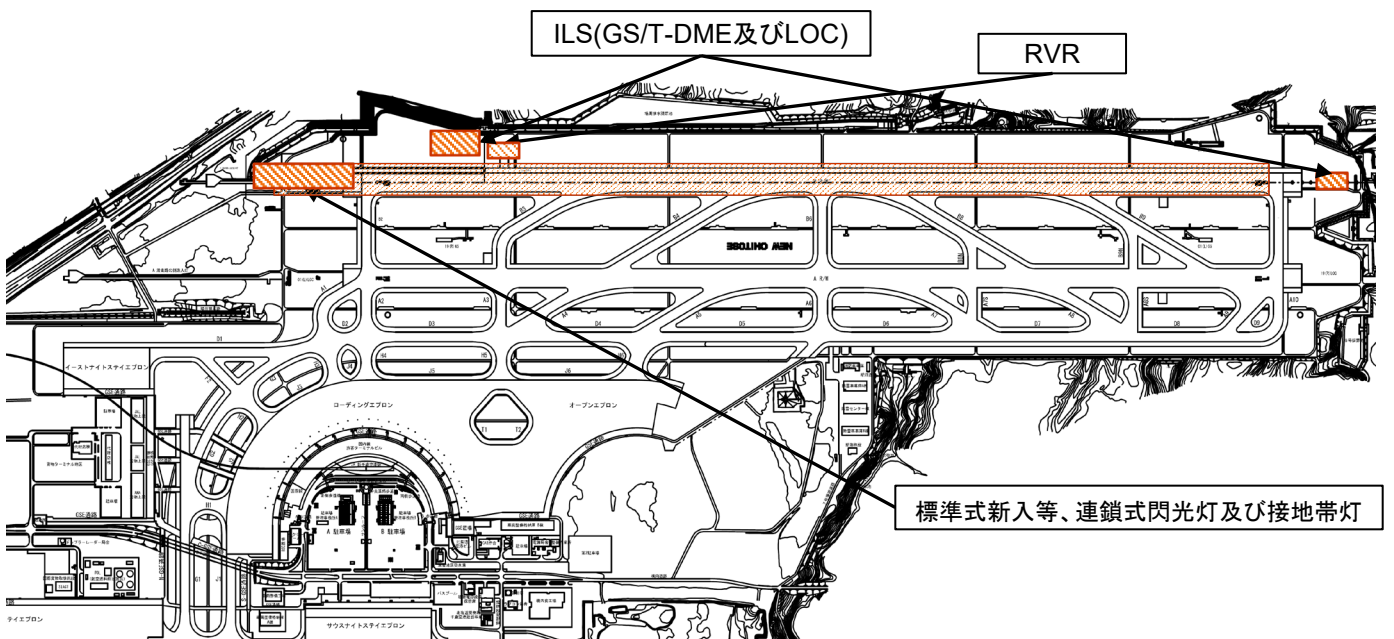
事業名 (箇所名)	新千歳空港19(L)ILS双方向化事業		担当課 (担当課長名)	東京航空局保安部技術保安 企画調整課 (課長:鈴木 実)	事業 主体	東京航空局 北海道開発局				
実施箇所	北海道千歳市									
該当基準	事業完了後一定期間が経過した事業(5年以内)									
主な事業の諸元	新千歳空港B滑走路19(L)ILSにおいてILSの双方向化を行う									
事業期間	事業採択	平成20年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	採択時	20億円		完了時	19億円					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 新千歳空港においては、維持工事や冬期の除雪作業等のためA滑走路が使用できない時は、B滑走路19(L)を使用することとなり、RNAVIによる非精密進入方式となるため、視界不良時には航空機の欠航や遅延が発生していた。 また、南風卓越時の視程不良時は、RNAVIによる非精密進入方式ではB滑走路19(L)へ着陸ができず、精密進入方式によるA滑走路19(R)への着陸となるため、A滑走路にて出発、着陸を行うことから大幅な遅延が生じていた。 これらの、欠航、遅延便を解消するために、B滑走路19(L)のILS整備を行った。</p> <p><達成すべき目標> 国内線の自空港気象(台風除く)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>○整備費用:<再評価>19.6億円→<事後評価>19.3億円</p> <p>○整備期間:<再評価>H20~H27年度→<事後評価>H20~H27年度 ※H23~H25年度は事業休止</p> <p>○1便当たりの旅客数:<再評価>158人/便(H20~H22年度平均)→<事後評価>150人/便(H29~R1年度平均)</p> <p>○航空需要:<再評価>国内線1520万人、国際線89万人(H23年度)→<事後評価>国内線1951万人、国際線331万人(R1年度)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		令和2年度							
	B:総便益(億円)	43	C:総費用(億円)	32	全体B/C	1.4	B-C	11	EIRR(%)	6
事業の効果の発現状況	<p>○本事業が実施されていなければ、年間182便に遅延が発生し、さらに年間2便の欠航が発生していたと推定される。本事業によって回避できたと考えられる経済的損失はR2年度において約1.5億円である。</p> <p>○悪天候時におけるA滑走路の離陸・着陸の同時使用が減少することにより、管制官の精神的負荷や実際のワークロードが軽減される。また、到着便の着陸に伴い地上待機を強いられる出発便の遅延が軽減される。</p> <p>○新千歳空港では、ILS進入を行う民間機と隣接する千歳飛行場にPAR(Precision Approach Radar:精測レーダー)進入する自衛隊機との間での同時平行進入がH29年に導入された。19(L)へのILS設置(ILS双方向化)により、通常着陸に使用するB滑走路において同時平行ILS/PAR進入が可能となり、新千歳空港の管制処理能力の向上に寄与した。</p>									
事業実施による環境の変化	上空待機やダイバート/リターンの回避により飛行時間が減少し、環境汚染物質の排出削減、騒音影響の低減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	H20年のリーマンショックによる世界的な経済危機やH23年の東日本大震災などにより航空需要は一時低迷したが、その後順調に回復している。また、新千歳空港においては国際線の伸びが大きい、これは訪日観光を促進する事業と観光資源の豊富な北海道という立地の組み合わせによるものと考えられ、更なる需要増加が期待できる。R2年には新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大し、航空需要が大きく減少している。									
今後の事後評価の必要性	新千歳空港の旅客数はR1年まで増加傾向にあり、また訪日観光客の拡大に関する政府の取り組みの効果も発現していることから、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、航空旅客数需要の10%減少の状況下でも便益が上回ることが確認されている。新型コロナウイルス感染症の影響については、今後の状況を予測することは困難であるが、需要の減少を考慮して試算したところ、影響期間が3年間続くと仮定しても、感度分析(航空旅客数需要の10%減少)の範囲内であり、また影響期間が最長8年間続くとしても、便益が上回ることが確認された。以上より、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	事業採択時の想定に比べ効果の発現状況は小さくなっているものの、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、同種事業の事業評価方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