

航空分野における費用対効果分析に関する検討委員会 議事要旨

日時：令和7年11月10日(月)10:00～12:00

場所：合同庁舎2号館低層棟共用会議室1

議事次第に沿って、事務局から資料の説明を行い、意見交換を行った。個別の論点に対する主な意見は以下のとおり。

【事業評価の前提について】

- 今後の評価対象事業となる地方空港の滑走路延伸事業などでは、B/C(費用便益比)が1を超すことが難しい事業もあるのではないか。イギリスなど諸外国の最新事例では、地方においてB/Cが1を切るのは日常的である。事業採択の基準として、B/Cが1以上であることが評価の全てではないといった論点もある。この点については、本委員会では、省全体の委員会で議論されたB/Cが全てであるというような誤解を招くという懸念、多面的な評価を行うべきとの考え方へ沿って充実させていく旨理解した。
- B/Cの意義が変わってきているのではないか。B/Cを計算・分析する意義をマニュアルで示せるとよい。
- 海外の先進的な取り組みとしてノルウェーの事例が参考となる。ノルウェーでは、B/Cに相当する純現在価値の計算・分析をしているが、計測できる便益の限界についても記載している。B/Cが1を超えるとも、時間をかけて社会や様々な関係者の理解を得ながらやるべきという整理がなされている。
- 公共事業評価手法検討委員会でもB/Cだけではなく、記述式の評価もあわせた総合的な評価をすべきだという議論となつた。

【マニュアル改定における説明、表現等について】

- 空港「整備」という表記は「修繕」と勘違いされる懸念はないか。ただし、この表現を修正すると、過去の事業にも影響するため、表現の修正要否について検討いただきたい。
- マニュアル改定にあたり、これまで国内旅客や日本人のアウトバウンドを中心に検討してきたが、今後は外国人のインバウンドの検討の必要性が増しているという整理が必要である。
- 技術指針の改定内容として、加筆修正箇所のみを記載している影響で、多様な視点から総合的に評価すべきという点が再評価でのみ取り扱われているかのように見える。新規採択時評価においても既に同様の記載があることがわかるように表現すること。

【経済成長の反映、時間価値について】

- 英国では便益に経済成長の考えを組み込んでいるが、日本では考慮していない。国際旅客の時間価値を所得接近法で算出した場合、その時点の所得が反映されるが将来の経済成長は考慮されていないから、経済成長が予想される国からの旅客であると、便益を小さく評価していることになる。航空の場合、今後国内需要よりも国際需要、特にインバウンドが増加するため、他の事業よりも相対的に国際需要の重要性が高い点に留意が必要である。

【インバウンド旅客の消費額について】

- インバウンドの方々が日本で消費する金額も便益に含むべきではないかと考えている。ただし、そうした効果は多面的な評価の一例として整理予定ということで理解した。

【欠航等の不安による機会損失の回避便益算出に必要なアンケートについて】

- 回収した各 500 サンプルにおいて、新幹線利用者のうち、濃霧による欠航の不安を感じているサンプルは一都三県居住者で 94 人、路線就航先の県居住者で 66 人であり、そのうち、新幹線を選択した理由で、濃霧リスクを選択したサンプルを需要誘発率とした旨を理解した。ビジネスのように確実に行く必要がある人は新幹線で行き、観光客など最悪欠航してもよい人は飛行機を使用するのではないか。マニュアルに掲載する際は、該当空港に就航する都市が、アンケートの調査対象となるのではないか。
- 飛行機と新幹線という選択肢となっているが、新幹線だけではなく、その後乗り継ぎで鉄道も使用するのではないか。回答者によって理解が異なる設問を是正すればより正確性も高まると考える。
- アンケート結果をマニュアルに掲載する際、具体的にアンケート項目を記載するよりも一般化した書き方をすべきではないか。
- アンケートにて需要誘発割合を算出し、それと純流動調査を用いて算出すると理解した。需要誘発割合の算出は各空港個別のケースで違いがあるため、具体案が 1 個あるのはよいと思うが、それに縛られるような記載は避けるべきである。

【欠席委員からのコメントについて】

- 需要予測手法の記載は、マニュアル利用者の自由度を損なわないように留意すべき。
- 定時性向上の評価の際、到着時間帯や季節的変動、高カテゴリー化前後の遅延の標準偏差等データを用いた分析を行うか検討すべき。
- 今後の政策立案のため、参照すべきデータ例を実務担当者向けに示すべき。

以上