

第1回委員会のご指摘事項と対応方針

国土交通省 航空局
令和7年12月15日

第1回委員会のご指摘事項と対応方針

| № | 項目 | ご指摘事項 | 対応方針(案) |
|---|------------------|---|--|
| 1 | 事業評価の前提について | <ul style="list-style-type: none"> 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。 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・分析もしているが、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を超えずとも、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。 | <ul style="list-style-type: none"> 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、総合的な評価を行うべきとの考え方について充実させていく。 |
| 2 | 空港整備という表現 | <ul style="list-style-type: none"> 空港整備事業は道路事業とは異なり、滑走路という大規模な事業である。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。 | <ul style="list-style-type: none"> 空港「整備」という表現の修正要否について検討したが、法令やこれまでの事業名で使用している用語であること、過去の事業にも影響することから、変更しないこととする。 |
| 3 | インバウンド対応の重要性 | <ul style="list-style-type: none"> マニュアル改定にあたり、これまでに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。 | <ul style="list-style-type: none"> マニュアル本編「(共通)第I編 1.1 本マニュアルの目的」における今回の改定の経緯の中で言及する。 |
| 4 | インバウンド旅客の消費額について | <ul style="list-style-type: none"> 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。 | <ul style="list-style-type: none"> インバウンドによる日本での消費額増加効果は、多面的な評価の一例として、マニュアル本編「(空港)第II編 第1部 1.1(2) 費用対効果分析(多面的な効果の評価)」の中で整理する。 |

| № | 項目 | ご指摘事項 | 対応方針(案) |
|---|-----------------------------------|--|--|
| 5 | 経済成長に応じた時間価値について | <ul style="list-style-type: none"> ● 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高い点に留意が必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 将来の経済成長に応じた時間価値の変化については、国交省全体の技術指針との足並みを揃えた対応が必要であるとの認識から、今後の検討課題として整理する。 |
| 6 | 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 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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ある。 ● 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ● アンケートの取扱いは、マニュアル本編「(保安)第Ⅲ編 第1部 2.3(3)および2.6(3)詳細計算方法」およびマニュアル付録「(保安)付録1.欠航等の不安による機会損失の回避便益に必要な転換率算出に用いるアンケート調査のイメージ」の中で整理する。 ● なお、アンケート調査票例は、具体的なアンケート項目を記載せずに、全ての空港・路線が対象となるような記載ぶりに、検討整理した。 |

| № | 項目 | ご指摘事項 | 対応方針(案) |
|---|---------------------|--|---|
| 7 | 需要予測手法 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 需要予測手法に係る記載は、ご指摘の点も踏まえて、マニュアル本編「(空港)第II編 第2部 4.需要予測の実施」の中で整理する。 |
| 8 | エビデンスに基づくデータ分析、政策立案 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ● ご指摘の点は、マニュアル本編「(保安)第II編 第2部 3.事後評価における留意事項」の中で整理する。 |
| 9 | 〃 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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 | <ul style="list-style-type: none"> ● ご指摘の点は、マニュアル本編「(共通)第II編 第2部 3.事後評価における留意事項」の中で整理する。 |