

# 評価手法の検討

---

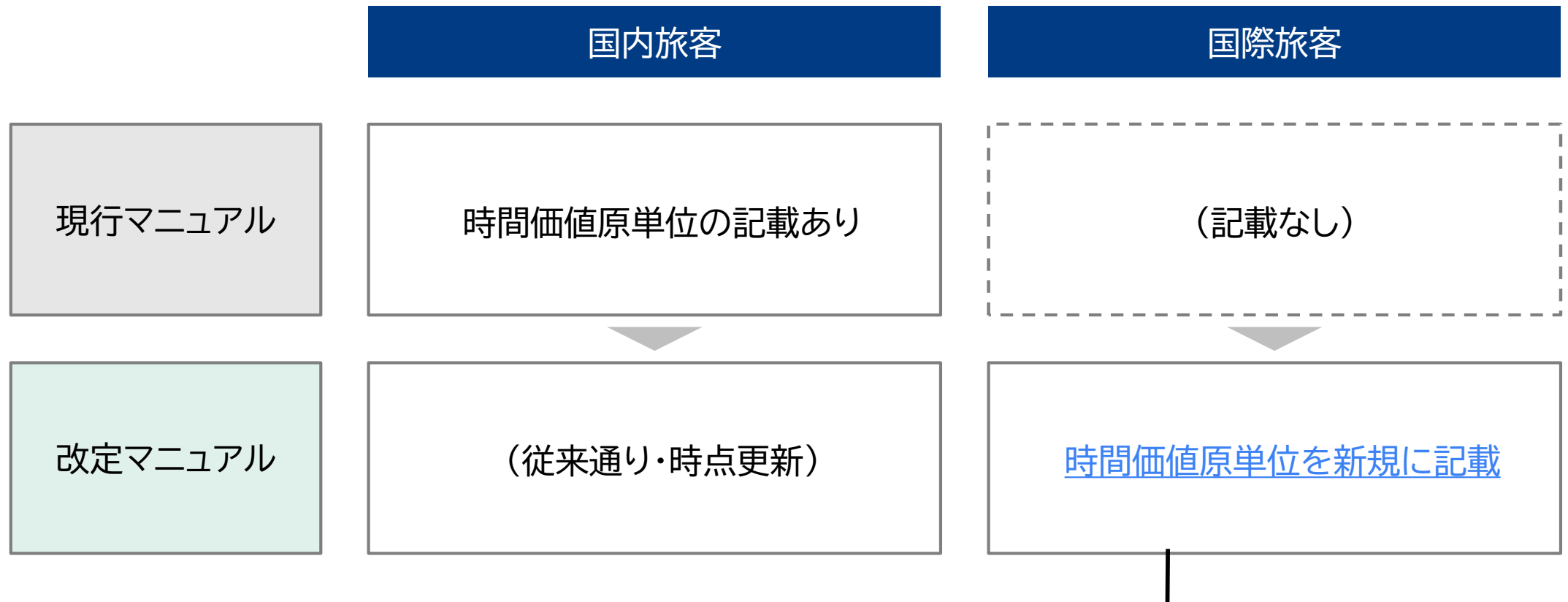
国土交通省 航空局  
令和7年12月15日

## 2.1 国際旅客の時間価値

## 2.2 国際貨物の時間価値

## 2.3 選好意識アンケート結果から需要誘発を把握する便益

- 現行マニュアルにおいては国際旅客(日本人および外国人)の時間価値が記載されていない。



個別事業評価における適用方法の想定

- 1) 需要予測モデルを構築する事業の場合:  
モデルから導出される時間価値の妥当性確認のために参照
- 2) 需要予測モデルを構築しない事業の場合:  
マニュアル記載値を時間価値として適用

- 国際旅客(日本人および外国人)の時間価値推定における論点と対応案は下表の通り。

論点	対応案	根拠と妥当性
1. 国際旅客の時間価値を記載	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国際旅客(日本人および外国人)の時間価値を推定し、マニュアル本編に記載する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現行マニュアルの「国内旅客の時間価値」を踏襲する</li> </ul>
2. 時間価値の推定手法 (選好接近法と所得接近法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国際旅客(日本人および外国人)の時間価値は、所得接近法に基づき、国際航空旅客動態調査における国籍別の所得等から推定する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現行マニュアルの「国内旅客の時間価値」では、選好接近法と所得接近法が併記されているが、選好接近法に基づく場合、モデル推定の観点から、説明変数に所要時間と運賃・料金の両変数を含んだ需要予測モデル(航空経路または交通機関選択モデル)の推定が、速さと安さのトレードオフとなる選択肢集合が少ないため容易ではない。</li> <li>● 航空利用者の国籍(居住国)により、賃金率の格差が大きいため、乗客の国籍を考慮した時間価値の設定を採用する。</li> </ul>
3. 所得接近法に用いるデータの 国間定義の異同	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 妥当性を確認する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 労働時間データはOECDなどの国際機関が取り纏めた値を優先して採用</li> </ul>
4. 所得を為替レートと購買力平価のどちらで円換算すべきか	<ul style="list-style-type: none"> <li>● IMF World Economic Outlook Databasesの為替レートで円換算、出国者数で加重平均する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 為替レートによる換算のほうが、購買力平価の換算より約7%ほど大きな値になることを確認</li> <li>● 為替レートは一般にわかりやすい</li> </ul>

論点	対応案	根拠と妥当性
5. 時間価値について将来のGDP成長の考慮要否	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当面、現行マニュアル通り、将来のGDP成長は考慮しない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 技術指針や他省庁のマニュアルでは将来の時間価値の変化を考慮しておらず、調整に時間を要するため。</li> <li>● 将来の不確か設定に基づく過大評価を回避するため。</li> </ul>
6. 特にサンプル数が少ない国に関する動態調査結果の統計的信頼性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国ごとでなく、短距離／中距離／長距離のセグメント別及び全体の時間価値平均値を示す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 距離帯の設定は、航空局の航空需要予測（事業評価を含む）に用いられている国際航空旅客需要予測モデルと整合</li> </ul>
7. 目的別の時間価値提示の要否（国内旅客、選好接近法）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現行マニュアル同様、マニュアル本編には全目的の時間価値のみ記載する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 基本的な方針は現行マニュアルを踏襲</li> </ul>
8. 所得帯最上位層の代表値の設定方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国別の所得階層分布等を踏まえた代表値の設定方法について検討する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 所得帯最上位層の代表値を、下限値で設定（例：最上位層の選択肢が「2000万円以上」の場合に代表値を2000万円と設定）する方法の場合、過小評価の懸念があるため</li> </ul>

- 外国人について、各国の公式と見なせる統計を参照するため、{OECDデータ、「世界の統計2025」、「データブック国際労働比較2025」、各国政府統計}の順に採用した。

	対象国・地域	出典
日本	日本	「2023・2024年毎月勤労統計調査」(厚生労働省)
諸外国	OECD加盟諸国	①OECDデータサイト(2024年、「Hours Worked: Average annual hours actually worked」)
	フィリピン、タイ、インドネシア、ベトナム、マレーシア、サウジアラビア、バングラデシュ、アルゼンチン、コロンビア、ブラジル、ペルー、ウクライナ、ルーマニア	②「世界の統計2025」(総務省統計局) (出典は、ILOSTAT Database)
	中国・シンガポール・香港	③「データブック国際労働比較2025」(独立行政法人労働政策研究・研修機構)
	台湾	④政府統計(中華民国労働部統計)

備考)分析の対象国は、上記①～③の統計から労働時間に関するデータが得られる国を基本に、国際航空旅客動態調査の国籍別の集計結果に特出しされている国(韓国・中国・台湾・香港)を含むように設定した(国際旅客の約97%をカバー)。

備考)いずれも家庭の無償労働などは含まない労働時間。集計対象に自営業も含むか等の定義は国によって異なるため、①②のような国際機関が各国について取りまとめた値を優先して適用。①は年間値が記載されておりその値を優先して適用したうえで、②③は週当たりの数値のみ記載のため、 $365 \div 7$ 倍(約52倍)することで年間値を推計。

## 米ドルの日本円への換算

- 為替レート(名目為替レート)は、外国為替市場での通貨の売買に伴う通貨の需要と供給のバランスで決まり、外部環境のインパクトに敏感に反応して短期的に大きく変動する場合がある。
- 購買力平価レートは、同じ財・サービスのバスケットに対しては各国での金額が等しいとした時の為替レートであり\*、物価の概念が考慮されている。

	メリット	デメリット
為替レート	<ul style="list-style-type: none"><li>● 外部環境のインパクトに敏感に反応する</li><li>● 一般にわかりやすい</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 変動が大きい</li><li>● 物価を考慮しない</li><li>● 2か国間での指標</li></ul>
購買力平価レート	<ul style="list-style-type: none"><li>● 大きな変動が生じづらい</li><li>● 物価を考慮する</li><li>● 複数国間での指標</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 学術的な指標</li></ul>

\*農林中央銀行 金融市場2013年10月号 連載(物価 古今東西)(<https://www.nochuri.co.jp/report/pdf/f1310prc.pdf>) (2021年11月29日閲覧)

- 国際航空旅客動態調査において把握している年収階級幅の中間を代表値としているが、上限が不明となる最上位階級(日本人2,000万円以上・外国人20万ドル以上)は最小値(同2,000万円・20万ドル)を代表値としている。
- 最上位階級の影響を確認するため、代表値を3,000万円・30万ドル、4,000万円・40万ドルとした場合の試算を別途実施。

国際旅客の時間価値(最上位階級=2,000万円・20万ドル) (円/時間)

距離帯	日本人	外国人	全体
短距離	3,246	2,469	2,637
中距離	4,650	2,248	3,724
長距離	3,756	6,899	5,438
全距離	3,801	3,300	3,468

注1)「令和6年度国際航空旅客動態調査」(国土交通省航空局)から把握される外国人の所得は米ドル単位であるため、為替レート(150.0円/USD・2024年)に基づいて日本円に換算した。

注2)労働時間のデータは、OECDデータサイト、「世界の統計2025」(総務省統計局)、「データブック国際労働比較2025」(独立行政法人労働政策研究・研修機構)または各国・地域の政府統計に基づく。

注3)近拓下1、中国、台湾、香港等。中距離は東南アジア、中近東および西南アジア。長距離はその他、欧米含む。

年収階級と代表値(国際旅客・日本人)

年収階級	代表値
なし	0万円
200万円未満	100万円
200~400万円未満	300万円
400~600万円未満	500万円
600~800万円未満	700万円
800~1,000万円未満	900万円
1,000~2,000万円未満	1,500万円
2,000万円以上	2,000万円

年収階級と代表値(国際旅客・外国人)

年収階級	代表値
なし	0ドル
5,000ドル未満	2,500ドル
5,000~9,999ドル	7,500ドル
10,000~19,999ドル	15,000ドル
20,000~29,999ドル	25,000ドル
30,000~39,999ドル	35,000ドル
40,000~49,999ドル	45,000ドル
50,000~99,999ドル	75,000ドル
100,000~199,999ドル	150,000ドル
200,000ドル以上	200,000ドル

参考①:最上位階級を3,000万円・30万ドルとした場合 (円/時間)

距離帯	日本人	外国人	全体
短距離	3,396	2,658	2,817
中距離	5,102	2,410	4,065
長距離	4,031	7,590	5,936
全距離	4,075	3,583	3,748

参考②:最上位階級を4,000万円・40万ドルとした場合 (円/時間)

距離帯	日本人	外国人	全体
短距離	3,546	2,846	2,997
中距離	5,555	2,573	4,406
長距離	4,306	8,282	6,434
全距離	4,350	3,865	4,028



## スライド 8

---

拓下0

・分析結果を踏まえて、年収階級からどのように平均年収を算出することが合理的か、良案があれば記載して下さい  
(年収階級ごとの累積曲線を近似する等?)

下平 拓真, 2025-11-26T08:58:43.808

文磯0 0

検討しているのですが、こねくり回したやり方しか思い浮かず、第2回委員会ではスキップとさせていただけないでしょうか。対応遅くなり申し訳ございません。

MCU 磯野 文暁, 2025-12-11T09:38:30.507

拓下1

・細かいところの確認ですが、注 2 で引用している労働時間等のデータについてはすべて2024年で統一されているのでしょうか、

下平 拓真, 2025-11-26T08:58:50.985

雅梶1 0

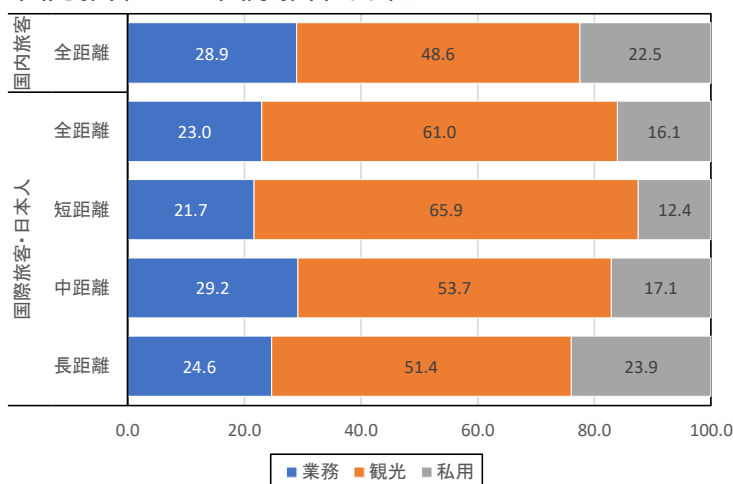
出所に記載のあるデータの最新値を使っています。概ね2024年のデータとなっております。

PSD(MRA) 梶 雅治, 2025-11-27T10:12:11.085

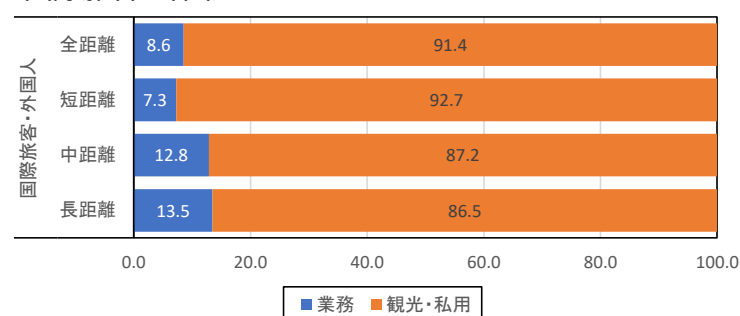
- 国際旅客のうち、日本人は業務目的が22～30%程度含まれるが、外国人は大部分が観光・私用目的となっており、いずれの距離帯でも業務目的は7～14%程度に留まる。
- 累積50%を満たす年収階級は、国内：300～399万円、国際日本人：200～399万円、国際外国人：1万～2万ドルとなっている。

目的構成率

国内旅客および国際旅客・日本人

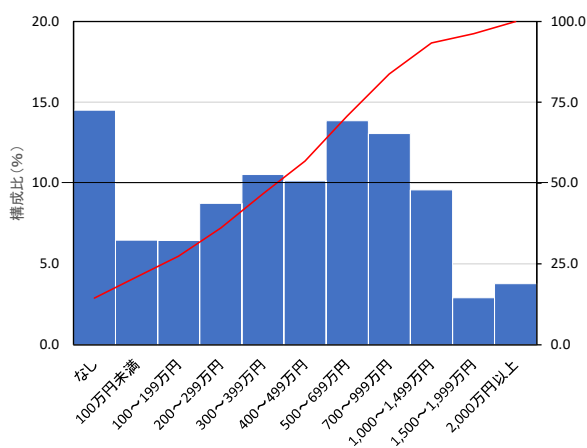


国際旅客・外国人

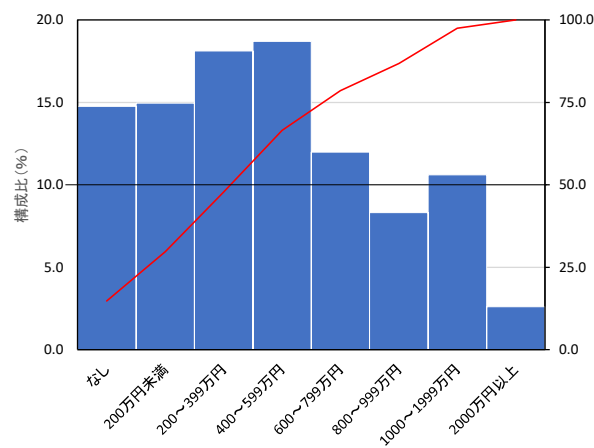


年収階級分布

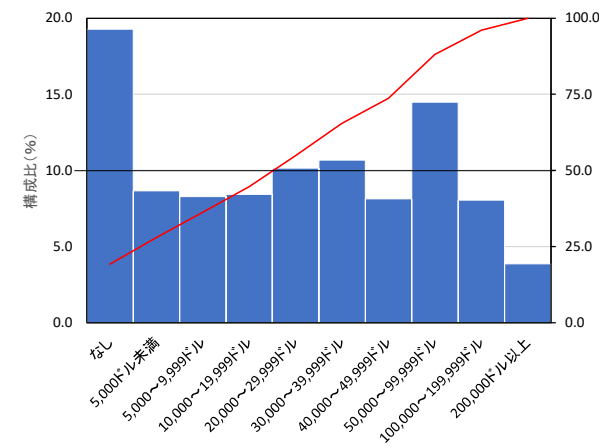
国内旅客



国際旅客・日本人



国際旅客・外国人



## 選好接近法による時間価値の算出

- 選好接近法に基づく国内旅客の時間価値は、四段階推定法の航空経路選択モデルのパラメータを用いて算出されている。

## 国際航空旅客動態調査から作成した需要予測モデルを用いた選好接近法による時間価値の算出

- 国際航空旅客動態調査(2010・2015)から作成した航空経路選択モデルでは、国際ラインホール区間の費用の変数が5%有意水準で統計的に有意ではない結果となったり、所得接近法に基づく時間価値と比較するとモデルから導出される時間価値が極端な数値となったりしている。
- 背景として国際線に関しては国内線と比べ実勢運賃の把握が難しく、公的に把握できる航空ラインホール運賃では費用のパラメータが統計的に採用されないことがあげられる。
- なお、国際航空旅客動態調査(黒優2)から作成した航空経路選択モデルのうち、空港アクセス区間に限ると、費用および所要時間の変数(志菊1)がともに5%有意水準で統計的に有意な結果となっており、所得接近法に基づく時間価値と比較すると妥当性のある数値となっている。

黒優6

志菊5

⇒ 国際旅客の時間価値に関しては航空経路選択モデルによって算出された空港アクセス区間の時間価値を参考に記載する。

2010年データのモデル	日本人観光		日本人業務		日本人私用		外国人業務		外国人観光	
	自動車利用	公共交通利用	自動車利用	公共交通利用	自動車利用	公共交通利用	自動車利用	公共交通利用	自動車利用	公共交通利用
空港アクセス交通機関選択モデル	4,657	4,652	6,331	6,323	3,212	3,214	6,315	—	4,649	—

2015年*データのモデル	日本人	外国人
航空経路選択モデル(空港アクセス区間を含む)	4,755円/時間(2015年度価格)	3,740円/時間(2015年度価格)

※全国幹線旅客純流動調査の最新年と同じ年次 黒優4

## スライド 10

- 志菊0** 前回の打合せ結果としての方針は、  
・国総研2010年モデルの「空港アクセス交通機関選択モデル」での結果を提示しつつ、  
・「国総研2015モデルのデータセット（※）で、改めて計算したものを掲載予定」  
「※全国幹線旅客純流動調査の最新値」  
という注釈をする  
という方針だと認識しています。  
菊地 志郎, 2025-12-11T09:16:06.397
- 文磯0 0** 「国総研2010年モデルの「空港アクセス交通機関選択モデル」での結果を提示」しようとすると、全目的ではなく、“目的別”を提示することになるため、議論の結果取りやめることにしたと認識しています。  
MCU 磯野 文暁, 2025-12-11T09:23:37.218
- 志菊0 1** それは議論の途中（国総研からご意見のあったところまで）です。  
その後、「事前説明で値まで提示している中で、委員会で数字がないのは理解され難いため、2010年モデルの値を示しつつ、2015年モデルで改めて計算中と記載してはどうか」という議論をさせて頂きました。  
「目的別ということは言わずに、しれっと「国総研2015モデルのデータセットで、改めて計算したものを掲載予定」といった表現にしてはどうかと。  
菊地 志郎, 2025-12-11T09:31:50.881
- 文磯0 2** 修正しました。  
MCU 磯野 文暁, 2025-12-11T09:41:48.894
- 黒優0 3** 菊地推進官、磯野さん申し訳ありません、私は菊地さんとお話の中で2 0 1 5モデルの数値（目的別）を記載する認識でいました。マニュアル掲載用に計算中の数値は全目的での経路選択モデルの空港アクセス区間の時間価値で、（2 0 1 0はモデル構造が異なる場所）同じモデル構造の2 0 1 5を参考値で出してはどうかと考えておりました。  
黒田 優佳, 2025-12-11T09:54:51.962
- 志菊0 4** そうすると、「改めて計算中」と書くと  
「改めて計算せずに2015モデルの目的別の時間価値をそのまま載せればいいじゃん」という議論になってしまいますね。。。  
その場合では、もはや、「改めて計算中」と書かずにそのまま載せて、マニュアル案全体を提示するときにしれっと全目的に変えるという感じでしょうか。  
  
（2010モデルを示す場合は、「古いデータなので、最新のデータに更新中」と説明できると思ったのですが）  
菊地 志郎, 2025-12-11T10:03:44.264
- 黒優0 5** ご返信ありがとうございます。2 0 1 0モデル（空港アクセスモデル）から算出した時間価値を参考値として示すことで、承知しました。  
黒田 優佳, 2025-12-11T10:25:18.702
- 志菊0 6** ありがとうございます  
菊地 志郎, 2025-12-11T10:38:29.480
- 志菊1** （2010・2015）として頂いた方がよいかと思います。  
（ちなみに、2015モデルについては、時間価値計算中であっても、既にわかっている費用と所要時間のデータセットが統計的に有意なので、時間価値も妥当、ということでよいでしょうか）

## スライド 10 (続き)

---

菊地 志郎, 2025-12-11T09:56:19.704

**黒優2** 「と実勢運賃との乖離があるため」を削除してはいかがでしょうか。  
実勢運賃が把握できない以上乖離があるかどうかは不明ですし、公的に把握できるデータでは（モデルのパラメータに）採用されないことが示せば十分と考えました。  
黒田 優佳, 2025-12-11T10:28:49.532

**黒優3** 他の部分と表現をそろえました、  
黒田 優佳, 2025-12-11T10:30:48.730

**黒優4** 純流動の最新値である2015データで国際も揃えると説明するのが良いと考えているのですが、資料2－3で更新された国内時間価値は2015ではなく2017データで算出となっています。2015ではなく2017で経路選択モデルだけを作り直しているのでしょうか？  
黒田 優佳, 2025-12-11T10:46:30.619

**志菊5** 細かい点で恐縮ですが、  
・「統計的に採用されない」の主語は何でしょうか（運賃？算出された時間価値？）  
・前のパラグラフでは、「国際ラインホール区間の費用」となっていて、「運賃」と「費用」が混在しています  
・「公的に把握できる航空経路含めたラインホールの運賃」とは具体的に何でしょうか（「公的に」という表現が理解できておりません）  
菊地 志郎, 2025-12-11T10:54:01.579

**黒優5 0** ・（経路選択モデルに）統計的に採用されないの主語は費用のパラメータです。  
・モデルのパラメータとしては費用という言葉を使っており、それに対応するデータの一部として国際ラインホール運賃があります。（経路によっては国内ラインホール運賃が加算される場合があります。）貨物の方でも費用パラメータを「航空運賃＋トラック運賃」とする といった記述があります。（p 14）  
・公的にというのは統計データや航空会社HP掲載の普通運賃など誰もが入手可能なものという意味です。  
黒田 優佳, 2025-12-11T12:25:10.052

**黒優5 1** ご指摘を踏まえ青字下線部を以下の様に修正しました  
・航空経路を含めたラインホール運賃→航空ラインホール運賃  
・主語として「費用のパラメータが」と追記しました  
黒田 優佳, 2025-12-11T14:07:10.780

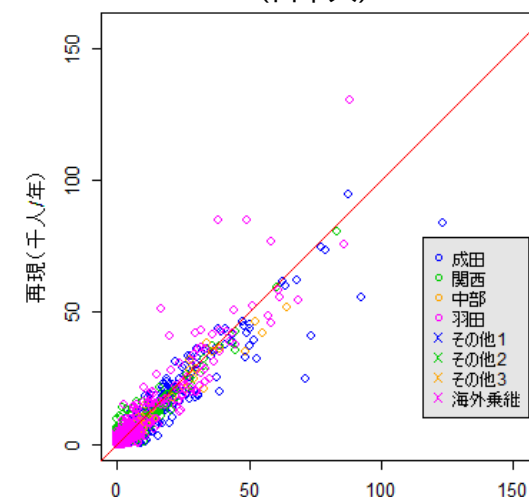
**黒優6** 前半は2015、後半は2010にそれぞれ該当する事象ですので、文章を微修正しました。（「…となったり、…モデルから導出される時間価値が…となったりしている」に修正しました）  
黒田 優佳, 2025-12-11T14:16:10.167

- 選好接近法(非集計ロジットモデル)による国際旅客の時間価値を推定した。
- 国際旅客の時間価値は、日本人:4,755円/時、外国人:3,740円/時

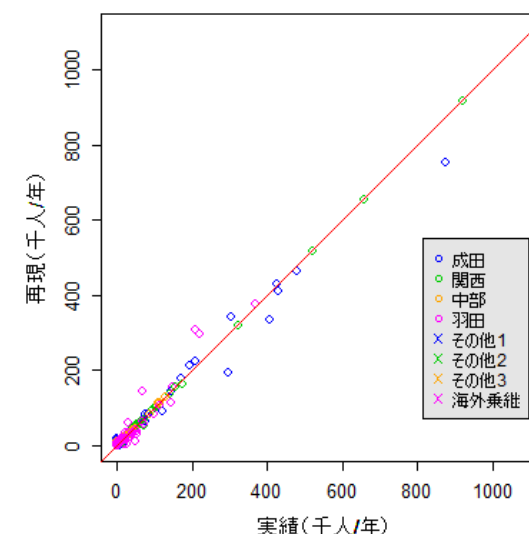
国際旅客の時間価値

指標		日本人		外国人	
		係数	t値	係数	t値
費用 (万円)	アクセス	-1.931	-53.8	-4.498	-39.4
	ラインホール	-	-	-	-
所要時間 (時)	アクセス	-0.918	-106.2	-1.682	-105.8
	ラインホール	-0.918	-106.2	-1.682	-105.8
LN便数 (便/週)	国際	0.810	73.5	0.199	12.3
	国内	-	-	-	-
羽田出国経路ダミー		-0.179	-9.9	-2.034	-59.2
内際乗継経路ダミー		-1.783	-59.0	-3.765	-48.4
修正済尤度比		0.577		0.823	
サンプル数		30,627		35,157	
時間価値(円/時)		<b>4,755</b>		<b>3,740</b>	

モデルの再現性  
(日本人)



(外国人)



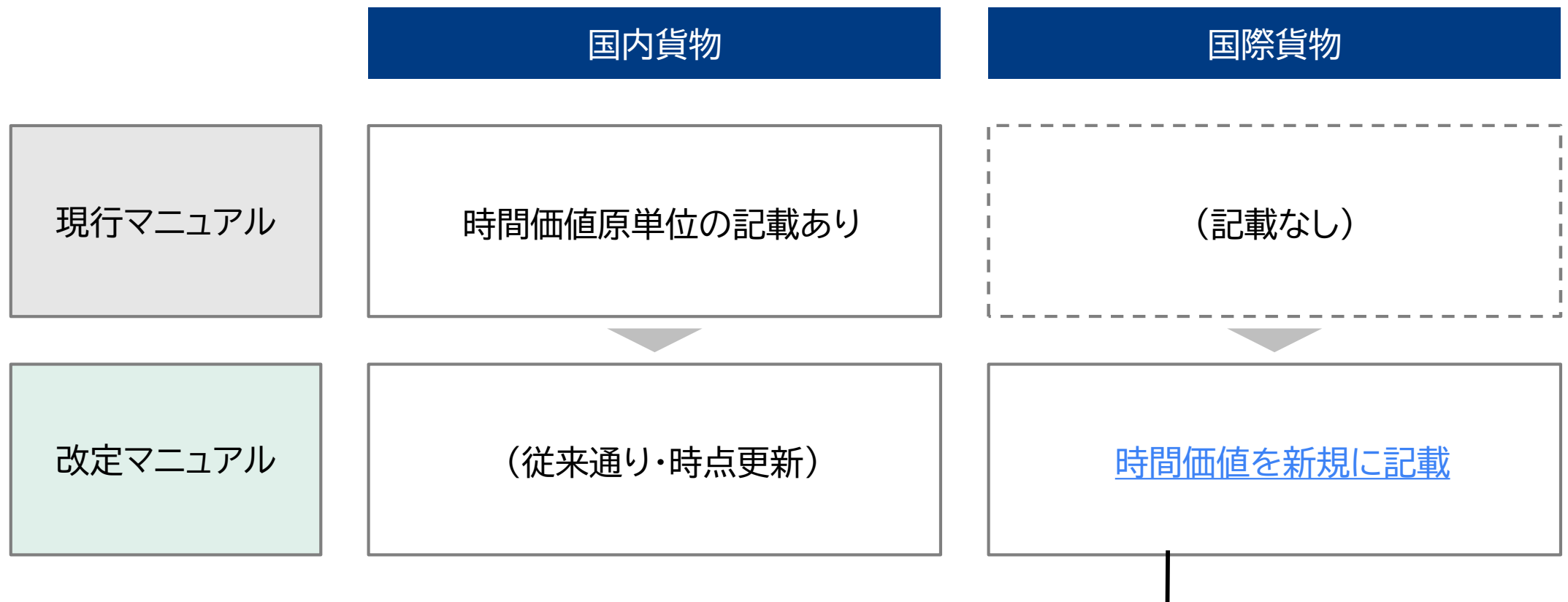
出所)「平成30年度 将来航空需要推計検討調査業務報告書」(国土技術政策総合研究所)を参考に  
「平成27年度国際航空旅客動態調査」(国土交通省航空局)を用いて作成

2.1 国際旅客の時間価値

**2.2 国際貨物の時間価値**

2.3 選好意識アンケート結果から需要誘発を把握する便益

- 滑走路増設・延長により大型貨物便が就航し、国際貨物の輸送時間短縮の便益が発生することが考えられるが、「国際貨物の時間価値」が示されていない。



個別事業評価における適用方法の想定

1) 需要予測モデルを構築する事業の場合:

モデルから導出される時間価値の妥当性確認のために参照

2) 需要予測モデルを構築しない事業の場合:

マニュアル記載値を時間価値として適用



- 国際貨物の時間価値推定における論点と対応案は下表の通り。

論点	対応案	根拠と妥当性
1. 時間価値の推定手法	理論と実務の総合的な観点から選好接近法の1つである航空経路選択モデル(集計ロジック型、最尤法)を適用する	<b>選好接近法vs機会費用法</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 航空貨物輸送の特性として、温度・湿度管理、衝撃防止など輸送品質に係る高付加価値サービスへのニーズが高いことが事業者ヒアリングにより把握されている。道路マニュアルの機会費用法では、こうした価値が含まれておらず、また積上げで計上することも困難である。そのため、これらの価値が荷主の支払意思額として包括的に反映可能な選好接近法を適用する。</li> </ul>
		<b>交通機関選択モデルvs航空経路選択モデル</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 国際航空貨物は、一部の短距離区間(日本－東アジア間等)では航空輸送と海上コンテナ輸送が競合することがあるものの、大半は航空輸送が大前提で、海上コンテナ輸送とは競合しない貨物であることが事業者ヒアリングや有識者ヒアリングにおいて把握されている。そのため、航空貨物のみを対象として算定する航空経路選択モデルを適用する。</li> </ul>
		<b>集計モデルvs非集計モデル</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● データの安定性確保のためには航空経路分担率、運賃水準等のデータについては集計データの適用が望ましい。その要因として、貨物運賃は荷主と物流事業者個社間の相対取引で価格が設定されることが一般的で、同じ区間・同じ経路であっても適用される運賃が異なっていることや、所要時間・費用とは異なる個別事情(例えば、商習慣、物流事業者の主要な拠点の位置等)で経路が決められていること、市場全体の需給逼迫状況次第で運賃は大きく変動しやすく運賃水準自体が安定的ではないことなどにより、数量に限りがある非集計データでは、サンプルが偏りやすく、母集団全体の傾向を反映しづらい、といった課題があるためである。</li> </ul>

- 国際貨物の時間価値推定における論点と対応案は下表の通り。

論点	対応案	根拠と妥当性
2. 選好接近法に基づく時間価値算定結果の不安定さ(頑健性の低さ)	● <b>主要OD限定</b>   ボリュームが小さくばらつきの大きいODを除き、 <u>ボリュームの大きい主要ODに限定してパラメータ推定を実施</u> する	● 時間価値算定結果の不安定さ(頑健性の低さ)の解決策について、有識者ヒアリングにおいて助言を得たため
	● <b>複数時点平均化</b>   <u>複数時点の時間価値を平均化して</u> 代表的な時間価値を設定する	● 単一時点での時間価値算定を複数時点で行うと、時系列的なばらつきが大きく、不安定さ(頑健性の低さ)が見られたため
	● <b>GDPデフレーターによる時点更新</b>   改定マニュアルに時間価値を記載後は、安定的な時点更新の方法として、 <u>時間価値をGDPデフレーターにより時点更新</u> する方法を推奨する	● 同上
	● <b>感度分析</b>   事業評価における <u>感度分析推奨項目の一つとして、貨物の時間価値または貨物運賃を追加</u> する	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 同上</li> <li>● 上記に加えて、貨物運賃水準は、相対取引で決まるため事業者によってばらつきが大きく、市場全体の需給逼迫状況によってもばらつきが大きいため</li> </ul>

- 国際貨物の時間価値推定における論点と対応案は下表の通り。

論点	対応案	根拠と妥当性
3. 通関等に要する時間も長く、モデルで所要時間として表現する範囲を要検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国内輸送時間(NITASによる発着都道府県～利用空港の輸送時間)＋国際輸送時間(OAG 時刻表による国内空港～海外空港の飛行時間)を用いる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主たる便益の根拠が利用空港選択(利用空港までの陸上輸送時間の短縮)であるため</li> <li>● フォワダが拠点を有する空港であれば、基本的に通関と前日からの保管になるため、利用空港による差異は軽微と判断。</li> </ul>
4. 費用を「航空運賃＋トラック運賃」とするか、実際の荷主の支払いである「ドアトゥドアでのフォワダに支払う運賃・料金」とするか	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「航空運賃＋トラック運賃」とする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航空経路に関わらず一律の運賃料金で設定すると、モデルを構築できないため</li> <li>● 主たる便益の根拠が利用空港選択(利用空港までの陸上輸送時間の短縮)であるため</li> </ul>
5. 利用空港によって、所要時間以外の要因の差異	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用空港の多様な要因を説明するダミー変数を設定する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 推定した結果、符号条件が妥当となった(注:最新データで再推定作業中)</li> </ul>

- 国際貨物の時間価値推定手法は、理論と実務の総合的な観点から選好接近法の1つである航空経路選択モデル(集計ロジック型、最尤法)を適用した。
- モデル推定および時間価値推定には下表のデータを使用した。

データ項目	概要	統計
国際航空貨物量 (トン/日)	国内の発生・集中地と相手先国地域	●国際航空貨物動態調査(令和6(2024)年度)
国際航空輸送時間 (時)	利用路線(国内空港－海外空港)の飛行時間	●OAG時刻表2024年
国際航空輸送費用 (円/トン)	利用路線(国内空港－海外空港)の輸送運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>●OFCタリフ貨物運賃2024年10月版の最重量区分の賃率(品目・キャリア別に異なる場合は最小値)に代表空港間の距離を乗じて算出</li> <li>●上記および国土交通省航空局「航空輸送統計年報(令和6(2024)年度)」(路線別貨物量)、ANA/JAL「有価証券報告書(2025年3月期)」(国際貨物収入)を基に国際貨物運賃の2024年度実勢運賃割引率(0.468)を設定</li> </ul>
国際航空運航便数 (便/週)	利用路線(国内空港－海外空港)の輸送単価	●OAG時刻表2024年
国内輸送時間 (時)	発着地(都道府県)－利用空港の輸送時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>●NITAS 3.1(2025年3月)で設定</li> <li>※「航空・物流モード」および「(道路+船)・物流モード」の探索結果のうち、輸送時間最短のモードを適用(「航空・物流モード」では空港アクセス・イグレスは道路利用となる)</li> </ul>
国内輸送費用 (円/トン)	発着地(都道府県)－利用空港の輸送費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国土交通省港湾局「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(令和6年6月)における道路距離に応じたトラック1台当たりの陸上輸送費用およびトラック1台当たりの高速道路利用費用を、トラック1台当たり貨物量で除して算出</li> <li>※2015年度価格(港湾マニュアル)をそのまま適用</li> <li>●道路距離は、NITAS 3.1(2025年3月)で設定</li> </ul>

- 選好接近法(集計ロジットモデル)による国際航空貨物の時間価値を推定した。
- 国際航空貨物の時間価値は、輸出:196.3円/分/トン、輸入:67.5円/分/トン(2024年度価格)

国際貨物の時間価値

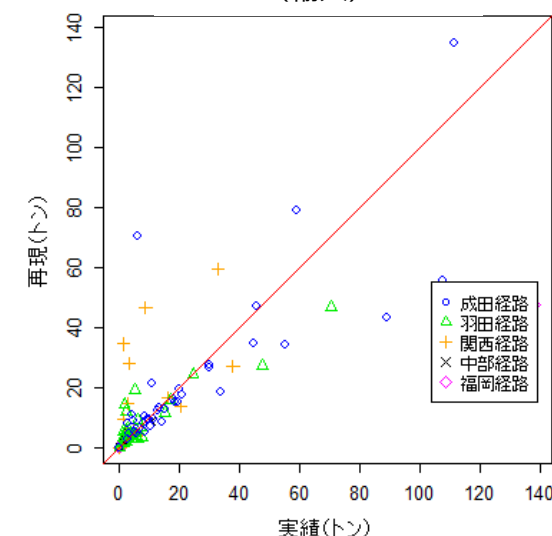
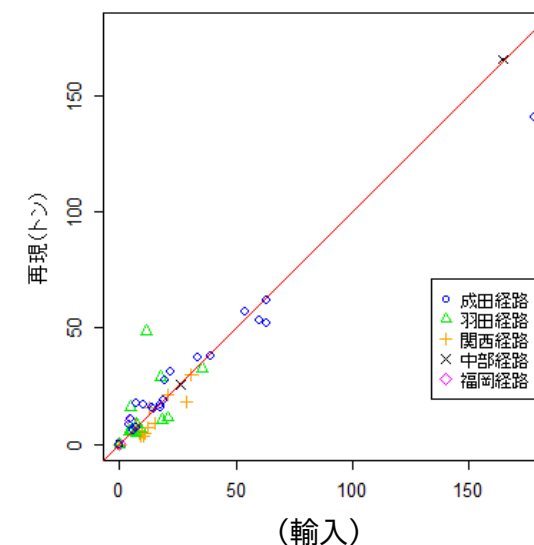
指標	輸出		輸入	
	係数	t値	係数	t値
輸送費用(万円/トン)	-0.108	-3.0	-0.044	-7.9
輸送時間(時)	-0.127	-7.1	-0.018	-3.4
LN便数(便/週)	0.416	10.9	-	-
成田経路ダミー	1.101	45.3	-	-
羽田経路ダミー	-	-	-1.105	-46.3
中部経路ダミー	2.104	22.6	-1.618	-13.7
修正済尤度比	0.211		0.168	
ODペア数	26		37	
時間価値(円/分/トン)	<b>196.3</b>		<b>67.5</b>	

注1)「令和6年度国際航空貨物動態調査」(国土交通省航空局)、「NITAS ver.3.1」(国土交通省総合政策局)、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル 令和6年6月」(国土交通省港湾局)、「OAG時刻表」(OAG)、「OFCタリフ貨物運賃」(OFC)を基に推定

【参考】過年度業務における国際貨物の時間価値の算定結果(選考接近法)

- (2022年)輸出280.5円/分/トン、輸入77.1円/分/トン  
(2023年価格換算)輸出291.2円/分/トン、輸入80.0円/分/トン
- (2018年)輸出102.7円/分/トン、輸入81.9円/分/トン  
(2023年価格換算)輸出109.0円/分/トン、輸入87.0円/分/トン

モデルの再現性  
(輸出)



## スライド 18

---

拓下0

・時間価値算定結果の記載をお願いします

下平 拓真, 2025-11-26T08:59:01.659



算定された時間価値(輸出196.3円/分トン、輸入67.5円/分トン)は以下の点で概ね妥当な水準と判断

- 貨物車は発着地と空港間輸送に使用、また国際航空貨物はスピード重視で運賃負担力のある高付加価値貨物が多いことから、貨物車の時間価値上限99.8円/分トンに近い水準
- 国際航空輸送という観点で、国際宅配サービスの時間価値約7～191円/分トン(2023年価格、コロナ禍中に約2割程度値上げ)の間に収まっている
- 最近の空港整備事業評価(2023年3月北九州空港、2023年8月中部国際空港)では、国際航空貨物の時間価値(輸出約220円/分トン、輸入約56円/分トン)が独自に推定・適用されているが近い水準

[選択モデルによる時間価値算定結果] ※2022年データによる算定

- |                     |                   |                  |
|---------------------|-------------------|------------------|
| ● 交通機関選択モデル(集計ロジット) | : 輸出6.3～27.3円/分トン | 輸入15.4～31.0円/分トン |
| ● 交通機関選択モデル(犠牲量)    | : (有意な結果は得られなかった) |                  |
| ● 航空経路選択モデル(集計ロジット) | : 輸出109.0円/分トン    | 輸入87.0円/分トン      |
| ● 航空経路選択モデル(犠牲量)    | : 輸出2.2円/分トン      | 輸入177.8円/分トン     |

いずれも  
GDPデフレーターにより  
2023年度価格に換算

[機会費用法(金利方式)による時間価値算定結果] ※2022年データによる算定

- |            |                    |                  |
|------------|--------------------|------------------|
| ● 航空貨物     | : 輸出2.0～6.4円/分トン   | 輸入1.6～5.1円/分トン   |
| ● 海上コンテナ貨物 | : 輸出0.06～0.21円/分トン | 輸入0.04～0.12円/分トン |

[参考: 貨物の消費期限が極めて短い場合の貨物の時間価値試算結果] ※2022年データによる算定

- |        |                      |                    |
|--------|----------------------|--------------------|
| ● 航空貨物 | : 輸出261.6～785.8円/分トン | 輸入205.5～615.5円/分トン |
|--------|----------------------|--------------------|

[参考: 国際宅配サービスの料金・日数から算出される時間価値試算結果] ※2023年データによる算定

- |        |                            |
|--------|----------------------------|
| ● 航空貨物 | : 輸出(東京-ソウル)19.3～52.1円/分トン |
|        | : 輸出(東京-NY)6.9～191.0円/分トン  |

[参考: 各種マニュアルによる交通機関別貨物輸送の時間価値]

- |                    |                  |             |                |
|--------------------|------------------|-------------|----------------|
| ● 国際航空貨物(今回算定)     | : 輸出109.0円/分トン   | 輸入87.0円/分トン | ※2022年データによる算定 |
| ● 国内航空貨物(現マニュアル)※1 | : 148.9円/分トン     |             | ※2000年データによる算定 |
| ● 陸上輸送貨物(貨物車)※2    | : 19.5～99.8円/分トン |             | ※使用データ年次不明     |
| ● 国内海上輸送貨物※3       | : 0.4～10.9円/分トン  |             | ※1997年データによる算定 |

[参考: 既存の事業評価に志菊0用された貨物の時間価値]

- |          |                |             |                          |
|----------|----------------|-------------|--------------------------|
| ● 北九州空港  | : 輸出218.6円/分トン | 輸入(設定なし)    | ※使用データ年次不明               |
| ● 中部国際空港 | : 輸出219.9円/分トン | 輸入55.5円/分トン | ※2016・2018・2020年データによる算定 |

※1:「空港整備事業の費用対効果分析マニュアルVer.4」(平成18年3月、国土交通省航空局)

※2:「費用便益分析マニュアル」(国土交通省道路局 都市局・令和4年2月)

※3:「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(国土交通省港湾局・平成29年3月)

## スライド 19

---

志菊0

出典（何のマニュアルなのか）を明記していただくようお願いします  
菊地 志郎, 2025-12-08T11:46:53.335

文磯0 0

記載しました。  
MCU 磯野 文暁, 2025-12-11T09:13:03.382



2.1 国際旅客の時間価値

2.2 国際貨物の時間価値

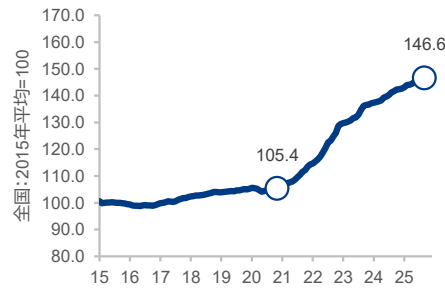
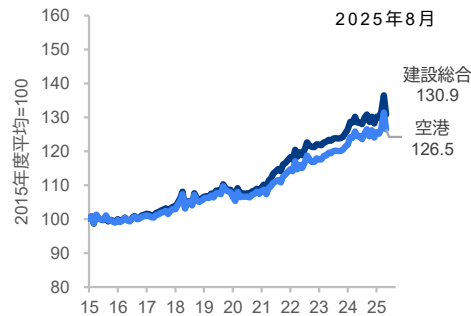
2.3 選好意識アンケート結果から需要誘発を把握する便益

## <現状・課題>

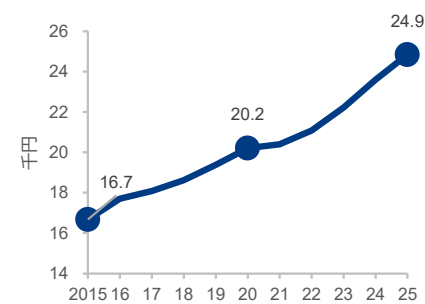
ILSの高カテゴリー化整備に関して、航空会社及び関係自治体から「濃霧による視程の悪化によって、出発空港への引き返すなどの条件を付けて運航する場合が多く、利用者の信頼性を低下させている。」「ILSを高カテゴリー化することで、欠航・遅延や条件付き運航の削減による利用者利便の向上が図られる。」「現在の空港の基本機能を維持しつつ、カテゴリーⅢの計器着陸装置を早期に整備すること。」といった要望がある。

一方で、ILSの高カテゴリー化整備は、空港が丘陵地に立地されている事で、土地の造成(着陸機用の電波高度計用地等の確保)や近年の建設資材、労務費等の高騰によって整備コストが上昇。加えて、既設の便益算出手法だけでは、十分な費用便益が得られないことで、平成20年度の新千歳空港以降、新たな事業採択時評価が行われていない。

建設工事費デフレーター(2015年度基準) | 建設資材物価指数®(土木部門・全国)



公共工事設計労務単価の推移(全国全職種平均値)



## <交通モードの選択の現状>

- 霧による条件付き運航(目的地変更・引き返し)により、飛行機の利用から陸路への移動手段に切り替えている実態がある。  
(例えば、A空港では濃霧による条件付き運航が年間4.7%~5.2%程度発生、時期によっては月14.4%も発生)
- 一部の空港では、霧による欠航や遅延のイメージが定着し、最初から飛行機利用を控え、確実な陸路の移動手段を選択する実態がある



ILSを高カテゴリー化することで就航率が改善し、飛行機利用への切替え(便益)が見込まれる

## <対応策>

コスト縮減に取り組みつつ、現状にあった便益算出手法を検討し、航空会社及び関係自治体から要望を踏まえ、国民の利益に資する公共事業採択が行えるよう費用便益分析の見直しを行う。

A空港着陸便における濃霧による便数・割合

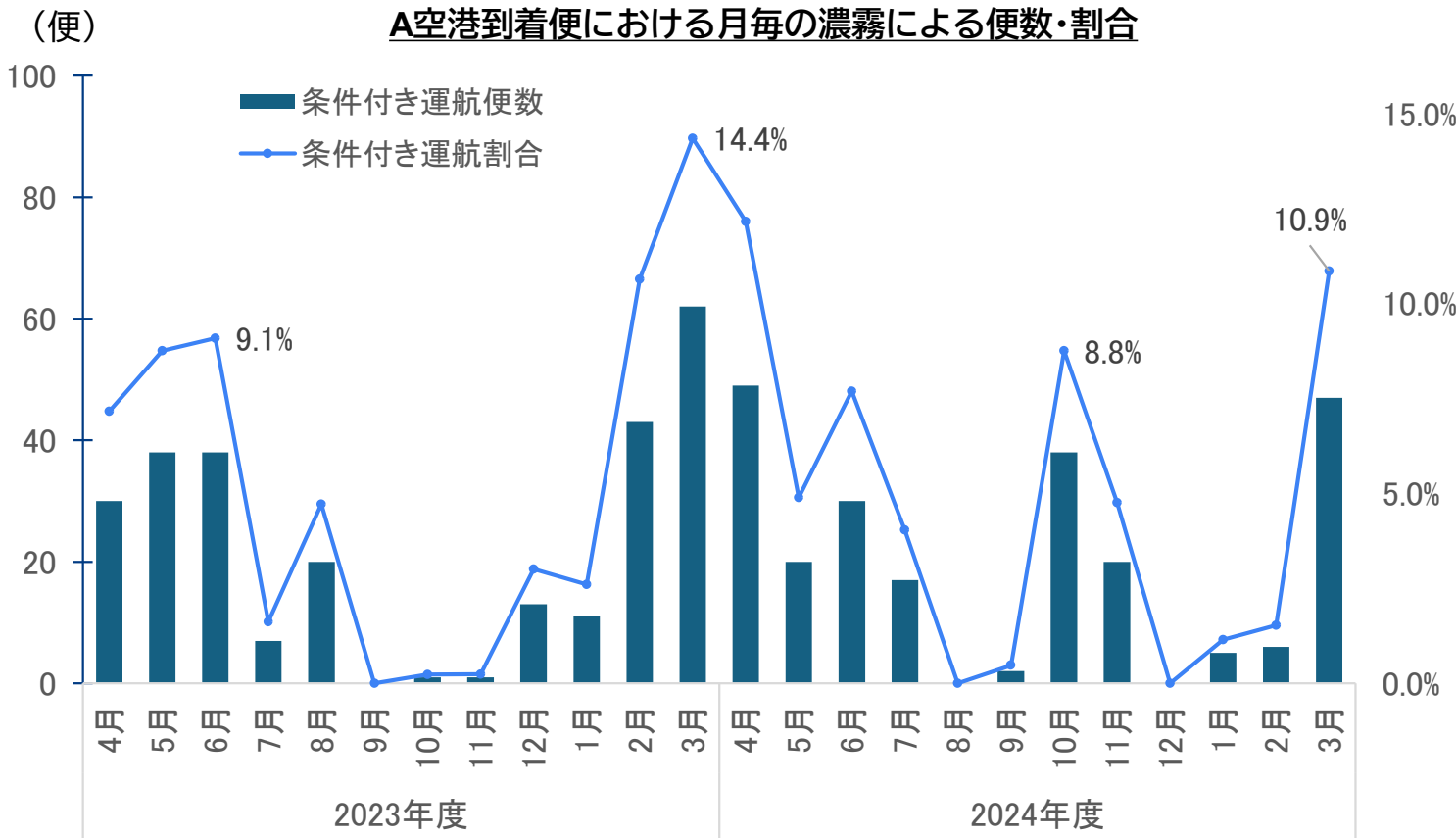
項 目	2023年度	2024年度
便数(便/年)	5091	5009
条件付き運航便数(便)	278	261
濃霧による条件付き運航便数(便)	264	234
濃霧による条件付き便数の割合(%)	5.2%	4.7%

出所)A空港に路線を張る国内大手航空会社2社提供データより作成

A空港着陸便における濃霧による欠航便数・割合

項 目	2023年度	2024年度	2025年度※
計画便数	6,745	7,281	3,826
欠航便数(便)	83	60	41
濃霧による欠航(便)	13	8	18
濃霧による欠航の割合(%)	0.2%	0.1%	0.4%

出所)A空港に路線を張る国内外航空会社提供データより作成  
※2025年度は2025年4月～9月のデータより作成



出所)A空港に路線を張る国内大手航空会社2社提供データより作成

## スライド 22

---

**新鈴0**

出典をご教示ください。  
また、2024年度のデータはございますでしょうか。  
IUU 鈴木 新, 2025-12-04T14:31:49.182

**新鈴1**

地元からも要望が無いか。引用あれば記載。  
IUU 鈴木 新, 2025-12-05T06:07:51.427

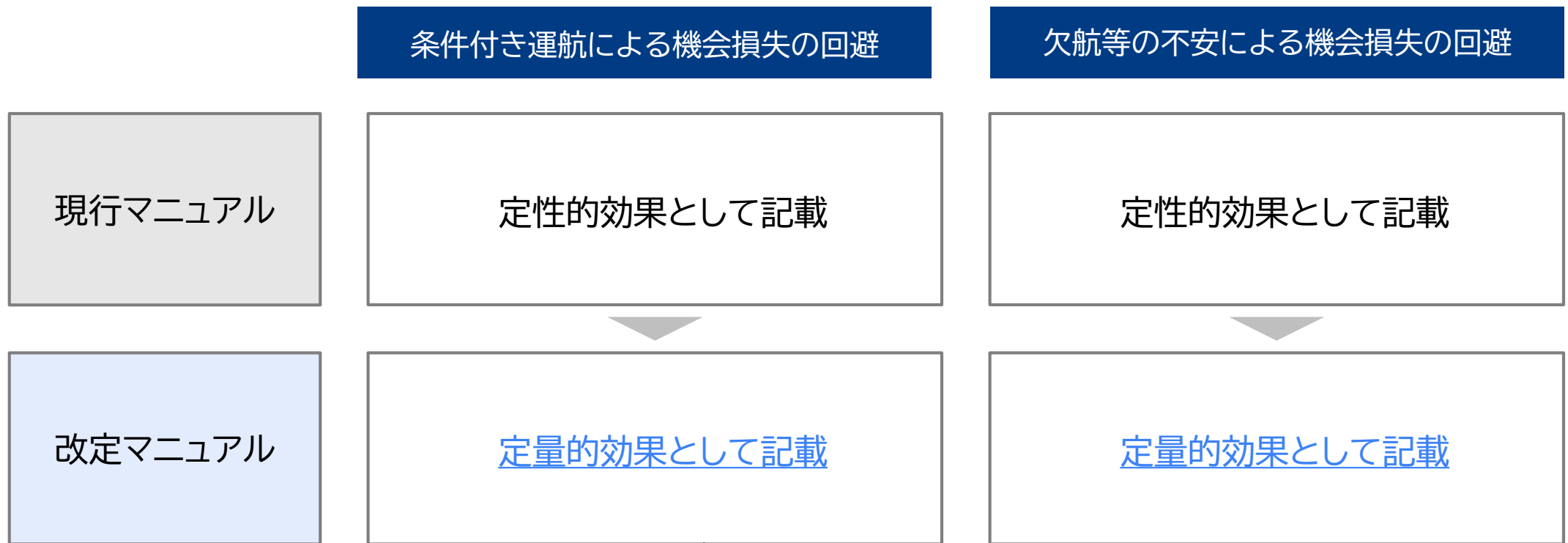
**中寿2**

同じ年度  
中野 寿, 2025-12-08T13:51:38.889

**中寿3**

同じ年度  
中野 寿, 2025-12-08T13:51:51.170

高カテゴリー化等事業により、濃霧によるや欠航等の不安が回避されることで、鉄道等代替交通機関の利用から航空機の利用へ切り替わり、旅客の移動時間、移動費用が節約される「機会損失の回避」による便益が計上されていない。

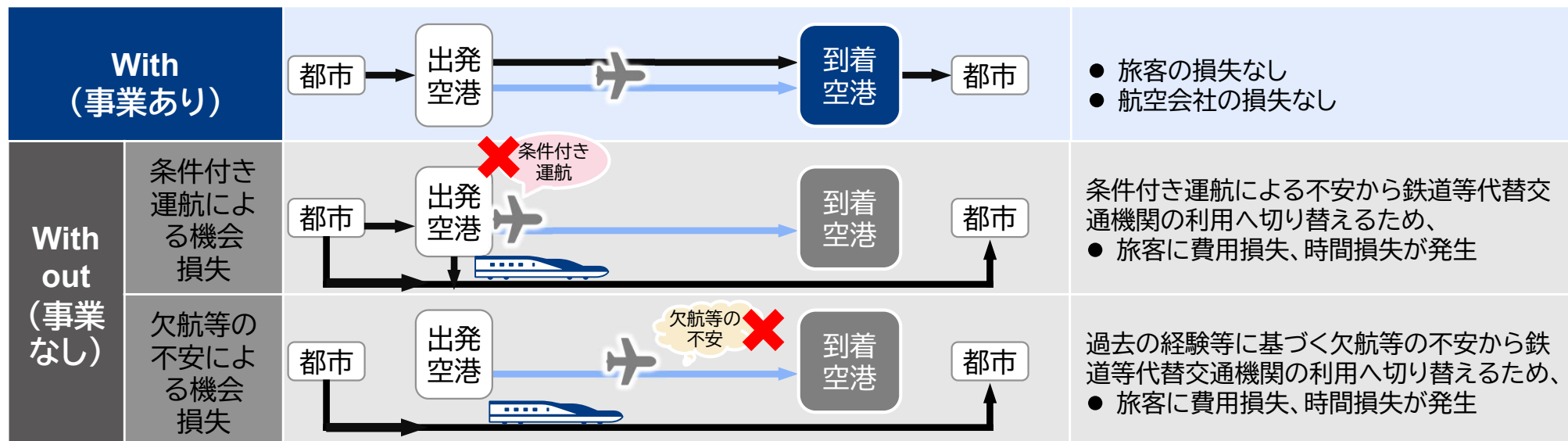


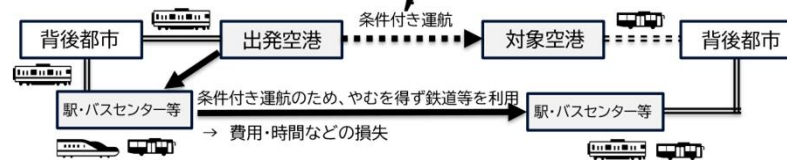
## <定量的効果の算出方法の想定>

実績データによる便益算出や、選好意識調査(アンケート)を行い、回答結果を基にして、鉄道等の利用から航空機の利用へ切り替える便益を算出

## With(高力テ等事業あり)/Without(高力テ等事業なし)条件下での便益発生状況の設定

→ 旅客      → 航空機



項番	現行マニュアル	改定マニュアル案	備考
第Ⅲ編 第1部 2.5 (1)(2)		<p>2.5 条件付き運航による機会損失の回避便益 (1)基本的考え方 濃霧等悪天候による視界不良の影響により条件付き運航が発生することがある。条件付き運航になることで航空機利用者のうち、やむを得ず鉄道等利用に切り替えることで、旅客の移動時間、移動費用の損失が発生する。対象施設整備により、こうした損失が節約される。</p> <p>中寿1</p>  <p>図●条件付き運航により発生する損失</p> <p>なお、便益算出の際は、空港や新幹線駅までのアクセス(出発地点から目的地までの移動経路)およびイグレス(到着後の目的地への移動経路)を総合的に考慮する必要がある。</p> <p>中寿2</p> <p>(2)算定方法 ①条件付き運航回避による旅客移動費用節約:条件付き運航便の旅客が代替手段(鉄道等の利用)で目的地に移動するための移動費用増加が回避される。</p> $\text{便益額} = \text{対象旅客数} \times \text{移動費用の差}$ $\left[ \begin{array}{l} \text{With時: 対象空港経由での目的地への移動費用} \\ \text{Without時: 代替手段での目的地への移動費用} \end{array} \right]$ <p>中寿3</p> <p>②条件付き運航回避による旅客移動時間節約:条件付き運航便の旅客が代替手段(鉄道等の利用)で目的地に移動するための時間損失が回避される。</p> $\text{便益額} = \text{対象旅客数} \times \text{移動時間の差}$ $\left[ \begin{array}{l} \text{With時: 対象空港経由での目的地への移動時間} \\ \text{Without時: 代替手段での目的地への移動時間} \end{array} \right] \times \text{時間価値原単位}$	新規追加

## スライド 25

---

中寿0	説明文とイラストが合っていない。 「条件付き運航のため、やむを得ず・・・」から上に矢印がひつようではないでしょうか。 ただ、23ページの絵との違いが分かるような表現の見直しが必要と思われる。 中野 寿, 2025-11-30T10:57:51.746
新鈴0 0	文章を修文いたしました。他の便益に関しても「～～という損失が発生する。対象施設整備により～～損失が回避される」という記載でしたのでその方針で修正いたしました。（イラストは他便益も損失に関する記載でしたので現状案で進められればと思いますがいかがでしょうか。） IUU 鈴木 新, 2025-11-30T22:38:47.999
中寿1	表現の見直し 中野 寿, 2025-11-30T10:58:49.330
新鈴1 0	ありがとうございます。 IUU 鈴木 新, 2025-11-30T22:39:02.876
中寿2	表現の見直し 中野 寿, 2025-11-30T11:00:10.274
新鈴2 0	ありがとうございます。 IUU 鈴木 新, 2025-11-30T22:39:06.462
中寿3	表現の見直し 中野 寿, 2025-11-30T11:00:22.571
新鈴3 0	ありがとうございます。 IUU 鈴木 新, 2025-11-30T22:39:10.280



項番	現行マニュアル	改定マニュアル案	備考
第Ⅲ編 第 1部 2.5 (3)		<p>(3) 詳細計算方法 対象旅客数は、条件付き運航回避に伴いやむを得ず航空から鉄道等へ変更した旅客数であり、下式で算出できる。</p> $\text{対象旅客数[人/年]} = \text{条件付き運航便数} \times \text{平均乗客数} \times \text{搭乗キャンセル率}$ <p> <math>\left[ \begin{array}{l} \text{条件付き運航便を除いた通常運航便の年間の平均乗客数} \\ \text{(条件付き運航になった便におけるキャンセル旅客数} \\ \div \text{同便の前日時点での乗客数)の年間平均値} \end{array} \right]</math> </p> <p>「条件付き運航便数」、「条件付き運航便を除いた通常運航便の年間の平均乗客数」、「条件付き運航になった便におけるキャンセル旅客数」、「同便の前日時点での乗客数」は該当空港に着陸する航空会社へヒアリングを行うことで入手する。</p>	<p>新規追加</p> <p>新鈴0</p>

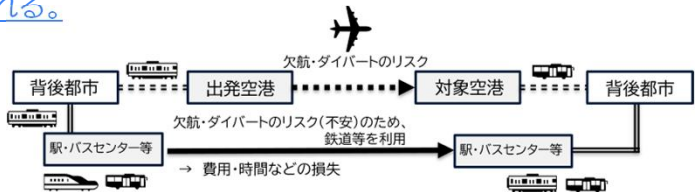
## スライド 26

---

新鈴木0

(条件付き運航になった便におけるキャンセル旅客数 ÷ 同便の前日時点での乗客数) の年間平均値

IUU 鈴木 新, 2025-12-04T15:35:03.039

項番	現行マニュアル	改定マニュアル案	備考
第Ⅲ編 第1部 2.6 (1)(2)		<p>2.6 欠航等の不安による機会損失の回避便益</p> <p>(1) 基本的考え方</p> <p>濃霧等悪天候による視界不良の影響により欠航・ダイバートが発生する可能性を踏まえ、やむを得ず鉄道等を優先利用している旅客がいる場合は旅客の移動時間、移動費用の損失が発生している。対象施設整備によりやむを得ず鉄道等を優先利用していた旅客が航空機を利用することで、旅客の移動時間、移動費用が節約される。</p>  <p>図●欠航等の不安により発生する損失</p> <p>なお、便益算出の際は、空港や新幹線駅までのアクセス(出発地点から中寿0での移動経路)およびイグレス(到着後の目的地への移動経路)を総合的に考慮する必要がある。また、本便益の発現時期は、欠航等リスクに対する不安の解消や季節的な変動も踏まえ、供用開始年度の翌年から発現するものとする。</p> <p>(2) 算定方法</p> <p>① 欠航等リスクの低下に伴う鉄道等から航空機への旅客移動費用節約: 欠航等リスクの低下に伴い、代替手段(鉄道等の利用)で目的地に移動するための移動費用増加が回避される。</p> $\text{便益額} = \text{対象旅客数} \times \text{移動費用の差}$ $\left[ \begin{array}{l} \text{With時: 対象空港経由での目的地への移動費用} \\ \text{Without時: 代替手段での目的地への移動費用} \end{array} \right]$ <p>② 欠航等リスクの低下に伴う鉄道等から航空機への旅客移動時間節約: 欠航等リスクの低下に伴い、代替手段(鉄道等の利用)で目的地に移動するための時間損失が回避される。</p> $\text{便益額} = \text{対象旅客数} \times \text{移動時間の差}$ $\left[ \begin{array}{l} \text{With時: 対象空港経由での目的地への移動時間} \\ \text{Without時: 代替手段での目的地への移動時間} \end{array} \right]$ $\times \text{時間価値原単位}$	新規追加

## スライド 27

---

中寿0

この点を論点とするのであれば、記載を残す必要があるが、論点としないのであれば、削除の方が文章としてスッキリするのではないか。

中野 寿, 2025-11-30T11:04:03.644

新鈴0 0

承知いたしました、文章もすっきりしますので削除いたします。

IUU 鈴木 新, 2025-11-30T22:43:59.060

項番	現行マニュアル	改定マニュアル案	備考						
第Ⅲ編 第1部 2.6 (3)		<p>(3) 詳細計算方法(事業化前の対象旅客数) 対象旅客数は、背後圏を設定した上で、「<a href="#">全国幹線旅客純流動調査</a>」を用いて航空機と競合する代替交通機関旅客数を把握し、これに就航率の向上に伴う需要誘発率を乗じる下式で算出できる。 <b>対象旅客数[人／年]＝<a href="#">背後圏間の代替交通機関旅客数</a> × <a href="#">需要誘発率</a></b></p> <p><a href="#">需要誘発率は選好意識アンケート調査を実施することで算出する。選好意識アンケート調査では、真実性の高い結果を得るために、対象とする区間の移動経験者をスクリーニングし、鉄道など競合交通手段を利用している理由や、就航率の向上に伴う航空機利用の意向を調査する。アンケート調査の設問や選択肢は、過大な調査結果とならないように以下に留意して作成する必要がある。</a></p> <p><a href="#">表●需要誘発率を把握するアンケート調査実施時の留意事項</a></p> <table><tr><td><a href="#">鉄道等を利用している理由</a></td><td><a href="#">選択肢のランダムイズ処理(選択肢の順序効果の軽減対応)</a></td></tr><tr><td><a href="#">就航率の向上に伴う航空機利用の意向</a></td><td><a href="#">・選択肢のランダムイズ処理(選択肢の順序効果の軽減対応)</a> <a href="#">・就航率の現状や就航率向上についての情報提供をする。</a></td></tr><tr><td></td><td><a href="#">・設問文は、行動意図を問う質問とするとともに、「あなたが移動するとき」という設問とし、具体的な計画性に基づく意向の選択肢を3つ以上(飛行機で移動する・飛行機以外で移動する・そのときになってみないとわからない)を用意し、実情に近い回答をさせる。</a></td></tr></table>	<a href="#">鉄道等を利用している理由</a>	<a href="#">選択肢のランダムイズ処理(選択肢の順序効果の軽減対応)</a>	<a href="#">就航率の向上に伴う航空機利用の意向</a>	<a href="#">・選択肢のランダムイズ処理(選択肢の順序効果の軽減対応)</a> <a href="#">・就航率の現状や就航率向上についての情報提供をする。</a>		<a href="#">・設問文は、行動意図を問う質問とするとともに、「あなたが移動するとき」という設問とし、具体的な計画性に基づく意向の選択肢を3つ以上(飛行機で移動する・飛行機以外で移動する・そのときになってみないとわからない)を用意し、実情に近い回答をさせる。</a>	新規追加
<a href="#">鉄道等を利用している理由</a>	<a href="#">選択肢のランダムイズ処理(選択肢の順序効果の軽減対応)</a>								
<a href="#">就航率の向上に伴う航空機利用の意向</a>	<a href="#">・選択肢のランダムイズ処理(選択肢の順序効果の軽減対応)</a> <a href="#">・就航率の現状や就航率向上についての情報提供をする。</a>								
	<a href="#">・設問文は、行動意図を問う質問とするとともに、「あなたが移動するとき」という設問とし、具体的な計画性に基づく意向の選択肢を3つ以上(飛行機で移動する・飛行機以外で移動する・そのときになってみないとわからない)を用意し、実情に近い回答をさせる。</a>								

項番	現行マニュアル	改定マニュアル案	備考
第Ⅲ編 第 1部 2.6 (4)		<p>(4) 詳細計算方法(事業化後の対象旅客数)</p> <p><u>需要誘発による対象旅客は、選好意識アンケート調査で把握することから、事業化の前後では、選好意識アンケート調査の設問方法に違いが生じる。事業化前では、表●のように就航率の向上を想定した意向であるのに対し、事業化後では、就航率が向上した結果を受けた実績となる。このため、事業化後では、対象区間の飛行機利用者に対して、事業の認知度、飛行機を利用した理由、就航率が向上していなかった場合の利用経路等を調査し、需要を把握する必要がある。</u></p>	新規追加

項番	改定マニュアル案	備考											
付録 1	付録1 選好意識アンケートを用いた欠航等の不安による機会損失の回避便益に必要な需要誘発率算出のイメージ	新規追加											
	<div>中寿0</div> <p>以降に、欠航等の不安による機会損失の回避便益の需要誘発率算出に用いるアンケート調査のイメージを示す。 なお、対象とするA県地域(※)にあるa空港は背後圏がB県地域(※)であるb空港と直行便のある空港であり、A県地域とB県地域の間は新幹線等航空機以外の交通手段(以降、「代替交通手段」と記載)でもアクセス可能なものとする。 ※1県に限らず複数の都道府県にまたがる場合もある。(例:羽田空港の場合:一都三県)</p> <p>●アンケート調査対象のイメージ</p>												
	<table><tr><th>区分</th><th>内容</th></tr><tr><td>調査対象・サンプル数</td><td>①A県地域居住者のうち、代替交通手段にてB県地域への訪問経験がある人 : ● サンプル ②B県地域居住者のうち、代替交通手段にてA県地域への訪問経験がある人 : ● サンプル</td></tr></table>	区分	内容	調査対象・サンプル数	①A県地域居住者のうち、代替交通手段にてB県地域への訪問経験がある人 : ● サンプル ②B県地域居住者のうち、代替交通手段にてA県地域への訪問経験がある人 : ● サンプル	中寿2							
	区分	内容											
	調査対象・サンプル数	①A県地域居住者のうち、代替交通手段にてB県地域への訪問経験がある人 : ● サンプル ②B県地域居住者のうち、代替交通手段にてA県地域への訪問経験がある人 : ● サンプル											
<p>●調査票の例(A県地域 居住者の場合)</p>													
<table><tr><th>設問番号</th><th>内容</th><th>選択肢</th></tr><tr><td>問1</td><td>あなたは、過去A県地域(●県、●県…)からB県地域(●県、●県…)に訪問したことがありますか。</td><td>1.ある →問2へ 2.ない →終了</td></tr><tr><td>問2</td><td>B県地域に訪問した目的は何ですか？ ※複数回ある方は直近の訪問についてお答えください。</td><td>1.業務目的 2.観光目的 3.私用・帰省(冠婚葬祭等含む)目的 4.その他</td></tr><tr><td>問3</td><td>B県地域に訪問した際の交通手段は何ですか？ ※行きと帰りで異なる場合は、B県地域へ向かった際の交通機関をお答えください。  ※複数の交通機関ご利用の場合は、以下の優先順位で利用した交通機関をご回答ください。 飛行機&gt;新幹線・特急列車&gt;高速バス&gt;自動車&gt;その他</td><td>1.飛行機 2.新幹線・特急列車 3.高速バス 4.自動車 5.その他 ➡飛行機を選択した回答者はこの設問で終了</td></tr></table>	設問番号	内容	選択肢	問1	あなたは、過去A県地域(●県、●県…)からB県地域(●県、●県…)に訪問したことがありますか。	1.ある →問2へ 2.ない →終了	問2	B県地域に訪問した目的は何ですか？ ※複数回ある方は直近の訪問についてお答えください。	1.業務目的 2.観光目的 3.私用・帰省(冠婚葬祭等含む)目的 4.その他	問3	B県地域に訪問した際の交通手段は何ですか？ ※行きと帰りで異なる場合は、B県地域へ向かった際の交通機関をお答えください。  ※複数の交通機関ご利用の場合は、以下の優先順位で利用した交通機関をご回答ください。 飛行機>新幹線・特急列車>高速バス>自動車>その他	1.飛行機 2.新幹線・特急列車 3.高速バス 4.自動車 5.その他 ➡飛行機を選択した回答者はこの設問で終了	中寿1
設問番号	内容	選択肢											
問1	あなたは、過去A県地域(●県、●県…)からB県地域(●県、●県…)に訪問したことがありますか。	1.ある →問2へ 2.ない →終了											
問2	B県地域に訪問した目的は何ですか？ ※複数回ある方は直近の訪問についてお答えください。	1.業務目的 2.観光目的 3.私用・帰省(冠婚葬祭等含む)目的 4.その他											
問3	B県地域に訪問した際の交通手段は何ですか？ ※行きと帰りで異なる場合は、B県地域へ向かった際の交通機関をお答えください。  ※複数の交通機関ご利用の場合は、以下の優先順位で利用した交通機関をご回答ください。 飛行機>新幹線・特急列車>高速バス>自動車>その他	1.飛行機 2.新幹線・特急列車 3.高速バス 4.自動車 5.その他 ➡飛行機を選択した回答者はこの設問で終了											

## スライド 30

---

中寿0	表現の見直し 中野 寿, 2025-11-30T11:11:36.670
新鈴0 0	ありがとうございます。 IUU 鈴木 新, 2025-11-30T22:47:07.557
中寿1	体裁を修正 中野 寿, 2025-11-30T11:12:40.937
新鈴1 0	ありがとうございます。 IUU 鈴木 新, 2025-11-30T22:47:11.971
中寿2	体裁を修正 中野 寿, 2025-11-30T11:13:53.456
新鈴2 0	ありがとうございます。 IUU 鈴木 新, 2025-11-30T22:47:20.938
甲博3	(提案) 問 3 の「内容」で、飛行機⇒新幹線の順になっていますので、問 3 の「選択肢」1．飛行機 2．新幹線の順に合わせるのはいかがでしょうか？ 甲斐 博之, 2025-12-01T09:58:57.192
新鈴3 0	ありがとうございます。修正いたしました。 IUU 鈴木 新, 2025-12-01T10:04:48.128



項番	改定マニュアル案			備考
付録 1	設問 番号	内容	選択肢	新規追加
	問4	過去にB県地域に訪問した際、問3であなたが飛行機ではなく別の交通手段を選択した理由は何ですか？ 次の中から あてはまる順に、1つ以上お選びください。	<p>【回答欄】 1番目( ) 2番目( ) 3番目( )</p> <p>【選択肢】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>濃霧で急な遅延や欠航となる心配がないから</li> <li>台風、降雪等(濃霧以外)で急な遅延や欠航となる心配がないから</li> <li>所要時間があまり変わらないから</li> <li>運賃・移動費用が安いから</li> <li>乗り心地がよいから</li> <li>搭乗する便に縛られないから(本数が多いから、予約が必要ないから、好きな時間に行けるから)</li> <li>その他</li> </ol>	
	問5	<p>現在b空港では濃霧によって、急な欠航や、着陸できずに引き返したり、他空港へ着陸したりすることがありますが、空港に設置している「計器着陸装置」という設備を高性能化することによって、年平均●便(月平均●便)程度の欠航リスクがなくなります。</p> <p>あなたがA県地域→B県地域を移動するときに、b空港にその装置が整備され、濃霧による欠航の心配がなくなった場合、問3で選択した交通手段ではなく、飛行機で移動しますか？</p> <p>なお、「計器着陸装置」という設備を高性能化したとしても、濃霧以外(台風、降雪等)の理由での遅延や欠航は生じます。</p> <p>(次ページに続く)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>濃霧による欠航の心配がない場合、飛行機で移動する。</li> <li>問3で選択した交通手段で移動する。 (欠航の心配に関係なく快適性や安さ等を重視するため、又は台風など濃霧以外の欠航の心配がある。)</li> <li>その時になってみないとわからない。</li> </ol> <p>➡「3. その時になってみないとわからない。」を選択された方は問6へ。</p>	

項番	改定マニュアル案					備考																								
付録 1	設問 番号	内容			選択肢	新規追加																								
	問5 続き	<p>〈△△空港の計器着陸装置の高性能化について〉 △△空港は標高●mの高台にあるため、濃霧が発生すると、欠航や出発空港への引き返し、他空港への着陸となることがあります。 現在、△△空港の飛行機の着陸は、計器着陸装置によって行われています。この計器着陸装置は、着陸する飛行機に滑走路上まで誘導する電波を発射するシステムですが、高性能化することで、濃霧が発生した場合でも、欠航や出発空港への引き返しをすることなく、安全に着陸できるようになります。 ただし、計器着陸装置の高性能化によって欠航などが回避できるのは、「濃霧」を要因とした視界不良の場合です。濃霧と強風や大雨、降雪などの気象条件が複合した視界不良の場合は、これまでのように欠航などは回避できません。 具体的には△△空港の過去●年の欠航便は●便でしたが、このうち「濃霧」のみが要因であった●便の欠航が回避できたと考えられます。その結果、計器着陸装置の高性能化によって到着便の平均就航率(●%)は●ポイント改善し●%となります。</p> <p>●●空港の視界不良による欠航便数</p> <table><tr><td>項 目</td><td>●年度</td><td>●年度</td><td>…</td><td>●年度</td><td>計 (便)</td></tr><tr><td>便数</td><td>●便</td><td>●便</td><td>…</td><td>●便</td><td>●便</td></tr><tr><td>うち着陸欠航便数</td><td>●便</td><td>●便</td><td>…</td><td>●便</td><td>●便</td></tr><tr><td>うち「濃霧」のみが 要因の着陸欠航</td><td>●便</td><td>●便</td><td>…</td><td>●便</td><td>●便</td></tr></table>			項 目		●年度	●年度	…	●年度	計 (便)	便数	●便	●便	…	●便	●便	うち着陸欠航便数	●便	●便	…	●便	●便	うち「濃霧」のみが 要因の着陸欠航	●便	●便	…	●便	●便	
	項 目	●年度	●年度	…	●年度		計 (便)																							
便数	●便	●便	…	●便	●便																									
うち着陸欠航便数	●便	●便	…	●便	●便																									
うち「濃霧」のみが 要因の着陸欠航	●便	●便	…	●便	●便																									
問6	「その時になってみないとわからない」と回答された方にお伺いします。現時点ではどちらの交通手段を選択する可能性が高いですか？			1.飛行機 2.問3で選択した交通手段																										

項番	改定マニュアル案	備考
付録 2	<p>付録2 欠航等の不安による機会損失の回避便益算出方法の例</p> <p>付録1に記載したアンケート調査のイメージをもとに、A県地域からB県地域への移動における欠航等の不安による機会損失の回避便益の算出例を以下に記す。なお、アンケートにより以下のようなサンプルが入手できたと仮定する。</p> <p>【入手サンプル数】 A県地域居住者のうち、代替交通手段にてB県地域への訪問経験がある人    </p>	

項番	改定マニュアル案	備考
付録 2	<p><u>【対象旅客数の算出】</u>            全国幹線旅客純流動調査より、A県地域からB県地域へ代替交通機関を利用して訪問した旅客数を<math>\delta</math>人とする、対象旅客数(需要誘発人数)は以下のように算出できる。  <math>\text{対象旅客数(需要誘発人数)} = \delta \text{人} \times \gamma \div \alpha</math></p> <p><u>【欠航等の不安による機会損失の回避便益の算出】</u>            移動費用の差及び移動時間の差に時間価値原単位を掛け合わせることで欠航等の不安による機会損失の回避便益が算出できる。  <math>\text{欠航等の不安による機会損失の回避便益} = (\delta \text{人} \times \gamma \div \alpha) \times (\text{移動費用の差} + \text{移動時間の差} \times \text{時間価値原単位})</math></p>	新規追加