

技術指針改定への対応

国土交通省 航空局
令和7年12月15日

【公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)】の改定

- 令和5年9月改定
 - 社会的割引率の設定のあり方 (適用率4%に合わせて1%、2%の参考値併記)
- 令和6年9月改定
 - 貨幣換算が困難な効果の評価 (参考比較扱いで便益計上可)
 - 事業費算定のあり方 (変動リスクの考慮)
- 令和7年9月改定
 - 評価結果の取り扱い (多様な視点から総合的に実施)

公共事業評価手法を取り巻く最近の情勢

- 社会的割引率は、10年もの国債の実質利回り等を参考に、平成16年に技術指針において全事業において当面4%を適用するとともに、今後の研究事例等を参考としながら、必要に応じてその見直しを行うと規定。
- 日本における過去30年間の国債(10年もの)利回りは、経年的に低下傾向。直近20年の実質利回りは、-2～3%程度の値で推移。

出所:「令和5年度第1回公共事業評価手法研究委員会資料」(令和5年5月25日)、「令和6年度第1回公共事業評価手法研究委員会資料」(令和6年5月13日) https://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_10.html

技術指針の改定内容

改定の背景

- 改定の背景に、「今回、令和5年5月、6月に社会的割引率の設定の在り方について、「公共事業評価手法研究委員会」において検討を行い、本指針を改定した。」の一文が加筆された。

第2章 第2節 費用便益分析で算定する評価指標(P.4)

- リード文に「また、算定に係る条件設定やデータ等について比較のための値を設定する場合は、それに対応する費用便益分析結果を併せて示す。」の一文が加筆された。

第2章 第3節 第1項 社会的割引率(P.6)

- リード文に「ただし、最新の社会経済情勢等を踏まえ、比較のために参考とすべき値を設定してもよい。」の一文が加筆された。
- 以下の箇所が加筆された。
 - 社会的割引率については、参考値として用いられている国債等の実質利回りが物価等の影響を受け変動することや、諸外国において社会的時間選好に関する研究の蓄積等により社会的割引率の設定が変更されていること等、最新の社会経済情勢等を踏まえ、参考比較のための値を設定してもよい。その値の適用は設定時点以降とする。
 - 参考比較のための値は平成15年(2003年)～令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた1%、及び、平成5年(1993年)～令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた2%を標準とし、令和5年度(2023年度)以降に適用する。

出所:「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)」(令和5年9月12日)、https://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_08.html 注:青字下線は加筆修正箇所。

➡ 改定マニュアルでは、社会的割引率4%の適用に加えて、**1%、2%の参考値併記について記載**する。

改定項番	現行マニュアル(空港整備事業の費用対効果分析マニュアル Ver.4)	改定マニュアル案	備考
第Ⅱ編第2部1.2(9)	<p>【空港整備】</p> <p>4.2 前提条件</p> <p>(9)社会的割引率</p> <p>当面の間、社会的割引率は4%⁴⁾とする。</p> <p><脚注></p> <p>4)社会的割引率は、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」(平成16年2月、国土交通省)に基づき4%と設定した。</p> <p>【航空保安】</p> <p>4.2 費用便益分析の前提条件</p> <p>(3) 社会的割引率</p> <p>将来の費用、便益の現在価値化をはかるための社会的割引率は、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)」(平成21年6月)に沿って4%を適用する。</p> <p>なお、社会的割引率の設定については、今後の研究事例等を参考としながら、必要に応じて見直しが必要である。</p>	<p>【空港整備】</p> <p>1.2 前提条件</p> <p>(9)社会的割引率</p> <p>当面の間、社会的割引率は4%⁴⁾とする。<u>ただし、最新の社会経済情勢等を踏まえ、比較のために参考とすべき値を設定してもよい。その値は、1%および2%を標準とする。</u></p> <p><脚注></p> <p>4)社会的割引率は、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)」(令和7年9月、国土交通省)に基づき4%と設定した。<u>ただし、比較のための参考とすべき値を設定してもよく、参考比較のための値は平成15年(2003年)～令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた1%、および、平成5年(1993年)～令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた2%を標準とする。</u></p> <p>【航空保安】</p> <p>(同上)</p>	<p>社会的割引率に関する技術指針の改定への対応として、これまでの4%に加えて、<u>参考とすべき値として1%、2%を設定してよい旨を記載</u></p>

公共事業評価手法を取り巻く最近の情勢

- 安全・安心(国防、防災・減災、国土強靱化、エネルギー安全保障、食料安全保障等)、生活の質の向上、生産性向上、文化的価値などの効果には、貨幣換算が困難なものもある。
- また、必要性、効率性、有効性の観点から費用便益分析に依らない評価をしている事業も存在。

技術指針の改定内容

改定の背景

- 改定の背景に、「今回、令和6年5月、6月に貨幣換算が困難な効果の評価、事業費算定のあり方等について、「公共事業評価手法研究委員会」において検討を行い、本指針を改定した。」の一文が加筆された。


第2章 第5節 第1項(計測すべき便益の範囲)(P.13)

- 以下の下線箇所が加筆された。
 - 事業実施によって発現することが予想される効果については、主たる効果を網羅的に列挙することとし、列挙された効果は、社会資本が果たす役割は広範でその全てを貨幣換算化することは困難であるが、できる限り貨幣価値化し、便益として計上する。
 - 評価手法の確立、評価値の精度向上に向けた検討が必要な効果であっても、その旨明示した上で、必要に応じて貨幣換算化し、参考比較のため、これらの便益を計上した値を設定してもよい。
 - 各種原単位等については、その値が社会的に見て常識の範囲内にあるかどうかを確認する。

出所:「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)」(令和6年9月5日)、https://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_08.html 注:青字下線は加筆修正箇所。

➡ 改定マニュアルでは、貨幣換算が困難な定量的・定性的効果の例示を再整理するとともに、効果の一部について、巻末付録として貨幣換算化の計算例を記載することについて検討する。

改定項番	現行マニュアル	備考																																																		
第Ⅱ編第1部1.4(2)	<p>3.4 空港整備事業の効果と費用対効果分析での取扱い</p> <p>(2) 施設効果の費用対効果分析の中での取扱い</p> <p>表3.2 空港整備事業の効果の例と費用対効果分析の中での取扱い</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th><th>主たる効果項目(例)</th><th>費用対効果分析での取扱い</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">利用者(旅客・貨物)効果</td><td>旅行・輸送時間の短縮</td><td>◎</td></tr> <tr> <td>旅行・輸送費用の低減</td><td>◎</td></tr> <tr> <td>定時性の向上・就航率の向上</td><td>○</td></tr> <tr> <td>運航頻度の増加</td><td>○</td></tr> <tr> <td>安全性の向上</td><td>△</td></tr> <tr> <td rowspan="4">供給者効果</td><td>空港管理者の収益増加</td><td>◎</td></tr> <tr> <td>ターミナルビル管理者の収益増加</td><td>(○)</td></tr> <tr> <td>アクセス交通機関事業者の収益等増加</td><td>(○)</td></tr> <tr> <td>エアラインの収益増加</td><td>(○)</td></tr> <tr> <td rowspan="13">地域企業・住民効果</td><td>観光入り込み客の増加</td><td>△</td></tr> <tr> <td>空港来訪者の増加</td><td>○</td></tr> <tr> <td>雇用機会の拡大</td><td>△</td></tr> <tr> <td>地域所得の増大</td><td>△</td></tr> <tr> <td>企業生産の増大</td><td>△</td></tr> <tr> <td>法人税・所得税・土地関連税等の税収上昇</td><td>△</td></tr> <tr> <td>空港周辺の土地利用の促進</td><td>△</td></tr> <tr> <td>空港跡地の有効活用</td><td>△</td></tr> <tr> <td>資産価値の増大</td><td>△</td></tr> <tr> <td>騒音等の変化</td><td>○</td></tr> <tr> <td>均衡のとれた国土形成への寄与(離島等の振興)</td><td>△</td></tr> <tr> <td>地域シンボルの形成</td><td>△</td></tr> <tr> <td>地域安全性の向上(災害時移動手段の確保)</td><td>△</td></tr> </tbody> </table> <p>注) ◎: 基本的に便益として取り扱う項目(他の便益との重複計上は許されない)</p> <p>○: 便益として取り扱うことが可能な項目(比較的正確に計測できるものに限る。但し、他の便益との重複計上は許されない。)</p> <p>(○): 原則として計測対象外とするが、事業特性を踏まえ、必要に応じて便益として取り扱うことが可能な項目(比較的正確に計測できるものに限る。但し、他の便益との重複は許されない。)</p> <p>△: 定量的・定性的に取り扱う項目</p> <p>なお、△以外の項目についても、事業の意義を明らかにする上で、定量的・定性的評価を行うことができる。</p>	区分	主たる効果項目(例)	費用対効果分析での取扱い	利用者(旅客・貨物)効果	旅行・輸送時間の短縮	◎	旅行・輸送費用の低減	◎	定時性の向上・就航率の向上	○	運航頻度の増加	○	安全性の向上	△	供給者効果	空港管理者の収益増加	◎	ターミナルビル管理者の収益増加	(○)	アクセス交通機関事業者の収益等増加	(○)	エアラインの収益増加	(○)	地域企業・住民効果	観光入り込み客の増加	△	空港来訪者の増加	○	雇用機会の拡大	△	地域所得の増大	△	企業生産の増大	△	法人税・所得税・土地関連税等の税収上昇	△	空港周辺の土地利用の促進	△	空港跡地の有効活用	△	資産価値の増大	△	騒音等の変化	○	均衡のとれた国土形成への寄与(離島等の振興)	△	地域シンボルの形成	△	地域安全性の向上(災害時移動手段の確保)	△	<p>貨幣換算困難な効果の評価に関する技術指針の改定(令和6年)への対応として、これまでの事業評価事例を参考として、主たる効果項目の見直し、定量・定性評価事例を追記。</p> <p>貨幣換算化の手法が確立していない、または精度向上の検討のある項目については、付録(後掲)に計測の考え方、留意事項を掲載</p>
区分	主たる効果項目(例)	費用対効果分析での取扱い																																																		
利用者(旅客・貨物)効果	旅行・輸送時間の短縮	◎																																																		
	旅行・輸送費用の低減	◎																																																		
	定時性の向上・就航率の向上	○																																																		
	運航頻度の増加	○																																																		
	安全性の向上	△																																																		
供給者効果	空港管理者の収益増加	◎																																																		
	ターミナルビル管理者の収益増加	(○)																																																		
	アクセス交通機関事業者の収益等増加	(○)																																																		
	エアラインの収益増加	(○)																																																		
地域企業・住民効果	観光入り込み客の増加	△																																																		
	空港来訪者の増加	○																																																		
	雇用機会の拡大	△																																																		
	地域所得の増大	△																																																		
	企業生産の増大	△																																																		
	法人税・所得税・土地関連税等の税収上昇	△																																																		
	空港周辺の土地利用の促進	△																																																		
	空港跡地の有効活用	△																																																		
	資産価値の増大	△																																																		
	騒音等の変化	○																																																		
	均衡のとれた国土形成への寄与(離島等の振興)	△																																																		
	地域シンボルの形成	△																																																		
	地域安全性の向上(災害時移動手段の確保)	△																																																		



※:改定マニュアル案は次ページに記載

※地域防災計画やA2-BCP(先進的な空港の事業継続計画;Advanced/Airport Business Continuity Plan)等において空港が避難拠点到指定されている例があるように、空港の地理的状況等によっては、航空旅客や空港内従業員のみならず、空港への避難が想定される周辺住民の数も含めて一時避難の拠点到にもなり得る。能登空港では、能登半島地震(2024年1月1日発生)の際に一時避難所として機能し、地域住民等500名程度がターミナルビル内や駐車場の車中で過ごした。→今後、参考資料への追加を検討

効果項目の例① インバウンド受入に係る便益

改定項番	現行マニュアル	改定マニュアル案	備考
付録8	記載なし	<p><u>1)インバウンド受入に係る便益</u></p> <p><u>空港整備(滑走路延長など)によってインバウンド受入の増加が期待される場合には、その便益を計上してもよい。ただし、アンケート調査の設計や分析においては、技術的な留意事項が多いため、実際に算定する際は、評価対象とする空港およびその周辺地域や、直行便の就航が想定される国・地域ごとの特性の違いを踏まえて、有識者の意見等に基づいて実施すべきである。</u></p> <p><u>訪日外国人が航空(国際線)を利用して日本を訪問することで、主な訪問範囲に居住する住民が便益を得られると考えられる場合は、その便益について仮想的市場評価法(CVM)等を適用して計測してもよい。その際は、「仮想的市場評価法(CVM)適用の指針」を踏まえて評価対象、調査範囲、調査方法等を適切に設定したうえで、アンケート調査の実施結果に基づいて便益を推計する必要がある。効果全体に関する支払意思額を把握した上で、効果全体に対するインバウンド受入に係る便益の割合を質問することで、インバウンド受入に係る便益のみを計測するなど、利用者便益、供給者便益等の他の便益との重複を適切に排除した場合は、他の便益と加算して計上してもよい。</u></p> <p><u>訪日外国人の航空(国際線)利用の効果に関しては、訪日外国人のレクリエーションに関する価値に着目して便益を計測する場合は、旅行費用法(TCM)を適用して計測してもよい。その際は、評価対象を適切に設定したうえで、必要なデータを取集・整理し、便益を推計する必要がある。算定される便益は、国際線に関する訪日外国人の利用者便益と重複する可能性があるため、その場合には、他の便益に加算して計上することはできない。例えば、日本で空港を整備しなければ、当該外国人が日本以外の国や日本国内の他地域を訪問していた可能性(振替効果)もあり、想定される訪問元の国・地域を対象として「国際定期便がないときに、日本以外や日本国内のどこに行っていたか」についても質問したうえで、その場所の訪問に関する消費者余剰(without)と国際線の新規就航地の訪問に関する消費者余剰(with)の差分を取るなど、適切に便益を計測する必要がある。</u></p>	<p>貨幣換算化困難な便益のうち、計測手法の確立、評価値の精度向上に向けた検討が必要な項目について、<u>計測の考え方、留意事項等について記載</u></p>

改定項番	現行マニュアル	改定マニュアル案	備考
付録8	記載なし	<p><u>2)離島等における救急医療搬送による救命率向上の便益</u></p> <p><u>離島における空港整備についてはシビルミニマム、国土の均衡ある発展等の観点から、その効果や必要性を丁寧に説明することが重要である。そのうえで、空港整備の主たる目的として医療搬送の時間短縮・機会の確保に係る便益の発現が期待できる場合、空港整備によって生じる救命による年間便益は、次式で計測できる。</u></p> $b_L = \sum_j (N \times \theta_j \times \Delta s_j) \times V$ <p><u>b_L : 救命による年間便益(円/年)</u></p> <p><u>N : 当該地域の人口(人)</u></p> <p><u>θ_j : 疾病 j の発生率(人/万人/年)</u></p> <p><u>Δs_j : 疾病 j の生存率の向上分(%)</u></p> <p><u>V : 人的損失額(=6.01億円:国土交通省「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)」令和7年9月より)</u></p> <p><u>当該地域の人口は、空港周辺の救急搬送の実態等を勘案して設定した地域(例:離島空港の所在する島)の人口とする。将来時点の人口は、国立社会保障・人口問題研究所による地域別将来推計人口を踏まえて設定する。</u></p> <p><u>傷病別発生率及び生存率の向上は、当該地域の傷病の発生や救急搬送の実態に即して、適宜、当該分野における知見を活用しながら設定する。設定にあたり、例えば、道北医療圏の道路による救急搬送に関しては、石郷岡和則・原一浩・荒井政俊(2015):「道北地域における道路整備による医療支援効果の評価に関する報告—救急搬送の時間短縮効果および安定性評価について—」(第56回(平成26年度)北海道開発技術研究発表会)に疾病別搬送時間と生存率の関係が推定されておりがあり、これを参考にすることが考えられる。</u></p>	貨幣換算化困難な便益のうち、計測手法の確立、評価値の精度向上に向けた検討が必要な項目について、計測の考え方、留意事項等について記載

公共事業評価手法を取り巻く最近の情勢

- 空港建設工事費デフレーター(2015年度平均=100)は、現在(2025年7月)までの10年間で26.5%(2.3%/年)上昇しており、特に2020年8月からの直近5か年においては、18.6%(3.5%/年)上昇している。

出所:国土交通省「建設工事費デフレーター」(令和7年10月31日付け)、https://www.mlit.go.jp/statistics/details/t-other-2_tk_000362.html

技術指針の改定内容

改定の背景

- 改定の背景に、「今回、令和6年5月、6月に貨幣換算が困難な効果の評価、事業費算定のあり方等について、「公共事業評価手法研究委員会」において検討を行い、本指針を改定した。」の一文が加筆された。

第2章 第4節 費用の計測(P.12)

- リード文に「費用は、事業の特性を踏まえ、用地費、補償費、建設費等、これらの変動リスクも含め適切な費用の範囲を設定し、適切な手法に基づいて現在価値化を行う。」の下線箇所が加筆された。
- (費用の計測の考え方)に以下の下線箇所が加筆された。
 - 特に事業費の変動の影響が大きな大規模な事業については、事業特性を踏まえ、費用に関するリスクの分析や評価を行うとともに、今後予見されるリスクについて明らかにする。
 - 評価の対象期間に費用として発生することが想定されるリスクについては、用地費、補償費、建設費等の過去の事例の蓄積や分析結果等に基づき、そのリスクを考慮した費用を計上することが望ましい。
 - 事業の適切な執行管理や効率性低下等への対応策の実施などを適時的確に講じることにより、これらのリスクを回避または軽減するよう、事業の効率性の維持向上を図る。

出所:「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)」(令和6年9月5日)、https://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_08.html 注:青字下線は加筆修正箇所。

➡ 改定マニュアルでは、費用の計測において、**リスクを考慮した費用計上のあり方や、感度分析の変動幅※の設定方法**について記載する。

※:現行マニュアルでは、建設費の感度分析の変動幅は、基本ケースの±10%が目安として記載されている。

改定項番	現行マニュアル	改定マニュアル案	備考
第Ⅱ編第2部1.2(2)	<p>4.2 前提条件</p> <p>(2) 費用の計測</p> <p>費用便益分析での費用は、全て機会費用²⁾の考え方を基に計測する。また、総費用に計上されない費用が存在する場合には、その旨を明示する。</p> <p><脚注></p> <p>2)ある生産要素を特定の用途に利用する場合に、それを別の用途に利用したならば得られたであろう利益の最大金額。</p>	<p>1.2 前提条件</p> <p>(2) 費用の計測</p> <p>費用便益分析での費用は、全て機会費用²⁾の考え方を基に計測する。また、総費用に計上されない費用が存在する場合には、その旨を明示する。</p> <p><u>なお、特に事業費の変動の影響が大きな大規模な事業については、今後予見されるリスクについて明らかにするとともに、事業の特性を踏まえ、用地費、補償費、建設費等への影響を考慮した費用を計上することが望ましい。</u></p> <p><脚注></p> <p>2)ある生産要素を特定の用途に利用する場合に、それを別の用途に利用したならば得られたであろう利益の最大金額。</p>	<p>改定マニュアルでは、費用の計測において、<u>リスクを考慮した費用計上のあり方</u>や、感度分析の変動幅※の設定方法について記載する。</p>

改定項番	現行マニュアル	改定マニュアル案	備考														
第Ⅱ編第2部7.3	<p>7.3 感度分析の実施</p> <p>(1) 感度分析の目的</p> <p>空港整備事業の費用便益分析は、便益、費用の計測結果を基になされるが、将来の不確定要素を含んだ一定の前提条件を設定して行われる。感度分析は、これら費用便益分析の前提条件が変化した場合に、費用便益分析結果がどの程度変化するかを検討することが目的である。</p> <p>(2) 感度分析の内容</p> <p>空港整備事業の費用便益分析に関する感度分析項目や分析ケースは表 7.1を目安とするが、各事業毎に検討することが望ましい。</p>	<p>7.3 感度分析の実施</p> <p>(1) 感度分析の目的</p> <p>空港整備事業の費用便益分析は、便益、費用の計測結果を基になされるが、将来の不確定要素を含んだ一定の前提条件を設定して行われる。感度分析は、これら費用便益分析の前提条件が変化した場合に、費用便益分析結果がどの程度変化するかを検討することが目的である。</p> <p>(2) 感度分析の内容</p> <p>空港整備事業の費用便益分析に関する感度分析項目や分析ケースは表 7.1を目安とする。<u>それ以上に不確実性の度合いが大きい又は小さいと想定される影響要因については、実務経験者や有識者の意見等に基づいて変動幅を設定する。なお、影響要因の予測値が幅を持って示されている場合には、その幅を当該影響要因の変動幅としてよい。</u></p>	<p>改定マニュアルでは、費用の計測において、リスクを考慮した費用計上のあり方や、感度分析の変動幅※の設定方法について記載する。</p>														
	<p>表7.1 感度分析の項目</p> <table><tr><th>分析項目</th><th>分析ケース</th></tr><tr><td>①需要予測</td><td>需要予測の前提条件を変化させたケース^{注)}が算出されている場合には、その上位値及び下位値、算出されていない場合には、基本ケースの±10%</td></tr><tr><td>②建設費</td><td>基本ケースの±10%</td></tr><tr><td>③建設期間</td><td>基本ケースの±10%</td></tr></table> <p>注)基本ケースの需要予測で前提とした人口フレーム、経済フレーム、交通サービス等を変化させたケース</p>	分析項目		分析ケース	①需要予測	需要予測の前提条件を変化させたケース ^{注)} が算出されている場合には、その上位値及び下位値、算出されていない場合には、基本ケースの±10%	②建設費	基本ケースの±10%	③建設期間	基本ケースの±10%	<p>表7.1 感度分析の項目</p> <table><tr><th>分析項目</th><th>分析ケース</th></tr><tr><td>①需要予測</td><td>需要予測の前提条件を変化させたケース^{注)}が算出されている場合には、その上位値及び下位値、算出されていない場合には、基本ケースの±10%</td></tr><tr><td>②建設費</td><td>基本ケースの±10%</td></tr><tr><td>③建設期間</td><td>基本ケースの±10%</td></tr></table> <p>注)基本ケースの需要予測で前提とした人口フレーム、経済フレーム、交通サービス等を変化させたケース</p>	分析項目	分析ケース	①需要予測	需要予測の前提条件を変化させたケース ^{注)} が算出されている場合には、その上位値及び下位値、算出されていない場合には、基本ケースの±10%	②建設費	基本ケースの±10%
分析項目	分析ケース																
①需要予測	需要予測の前提条件を変化させたケース ^{注)} が算出されている場合には、その上位値及び下位値、算出されていない場合には、基本ケースの±10%																
②建設費	基本ケースの±10%																
③建設期間	基本ケースの±10%																
分析項目	分析ケース																
①需要予測	需要予測の前提条件を変化させたケース ^{注)} が算出されている場合には、その上位値及び下位値、算出されていない場合には、基本ケースの±10%																
②建設費	基本ケースの±10%																
③建設期間	基本ケースの±10%																

公共事業評価手法を取り巻く最近の情勢

- 公共事業評価手法研究委員会(令和7年度第1回)では、「事業再評価では、事業の投資効果の観点から「費用対効果分析」を実施することとしているが、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)」においては「費用便益分析」の評価結果が投資効率性の全てであるかのような記載となっており、誤解を招く表現になっているのではないか」との問題提起がなされている。

出所:「令和7年度第1回公共事業評価手法研究委員会資料」(令和7年5月23日)、https://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_10.html

技術指針の改定内容

第2章 第6節 第2項 再評価結果の取り扱い(P.36)

- リード文に「再評価の結果における投資効率性の取り扱いは以下のとおりとする。なお、事業評価は、事業の投資効率性や波及的影響、実施環境といった多様な視点から総合的に行うべきものであることに留意すること。」の下線箇所が加筆された。
※なお、技術指針の第2章第2節 費用便益分析結果の取扱い(p.5)において、従前より『事業評価は、事業の投資効率性や波及的影響、実施環境といった多様な視点から総合的に行うべきものである。』と記載されている。本改定は、上記問題提起のとおり“誤解を招く表現になっている”という懸念に対して、「再評価結果の取り扱い」のリード文に再度記載することで、各評価段階においても同様、多様な視点から総合的に評価することがわかるようにしたものと推察される。

出所:「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)」(令和7年9月18日)、https://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_08.html 注:青字下線は加筆修正箇所。

➡ 改定マニュアルでは、再評価のみでなく各事業評価実施段階における評価の視点として、多様な視点から総合的に実施すべきことについて記載する。

改定項番	現行マニュアル	改定マニュアル案	備考
第Ⅰ編2.	<div>2. 事業評価の全体的枠組みと費用対効果分析の位置づけ</div> <div>空港整備事業では、「事業の必要性」、「候補地の比較」、「計画の妥当性」、「事業の実現性」及び「事業の効果」について検討することが必要である。費用対効果分析は、上記の「事業の効果」の評価手法の一つに位置付けられる。</div> <div><pre>graph LR Root[空港整備事業の検討項目] --> 1[1. 事業の必要性] Root --> 2[2. 候補地の比較] Root --> 3[3. 計画の妥当性] Root --> 4[4. 事業の実現性] Root --> 5[5. 事業の効果] 3 --> 3_1[①空港計画] 3 --> 3_2[②アクセス条件] 3 --> 3_3[③他計画との整合] 3 --> 3_4[④事業規模] 4 --> 4_1[①用地確保] 4 --> 4_2[②環境影響の見通し] 4 --> 4_3[③合意形成の状況] 5 --> 5_1[①費用対効果] 5 --> 5_2[②アウトカム] 5_1 --- Box1[・費用便益分析 (貨幣換算による定量的評価) ・定量的評価 (物理量等数値データに基づく評価) ・定性的評価] 5_2 --- Box2[・費用便益分析 (貨幣換算による定量的評価) ・定量的評価 (物理量等数値データに基づく評価) ・定性的評価]</pre><p>事業を評価する項目 費用対効果分析段階</p></div> <div>図 2 1 費用対効果分析の位置付け</div>	<div>2. 事業評価の全体的枠組みと費用対効果分析の位置づけ</div> <div>空港整備事業の<u>評価</u>では、<u>事業実施による多様な効果・影響を適切に評価することが必要であり、かつ、事業自体が円滑かつ効率的に実施されることが望ましい。そのため、事業の実施判断にあたっては、「事業の必要性」、「候補地の比較」、「計画の妥当性」、「事業の実現性」及び「事業の効果」など多様な視点から総合的に検討評価することが必要である。</u> 費用対効果分析は、上記の「事業の効果」<u>のみを構成する</u>評価手法の一つに<u>あり、国土交通省全体の政策目標である「アウトカム」とともに事業を評価する検討項目として位置づけられる。</u></div> <div><pre>graph LR Root[空港整備事業の検討項目] --> 1[1. 事業の必要性] Root --> 2[2. 候補地の比較] Root --> 3[3. 計画の妥当性] Root --> 4[4. 事業の実現性] Root --> 5[5. 事業の効果] 3 --> 3_1[①空港計画] 3 --> 3_2[②アクセス条件] 3 --> 3_3[③他計画との整合] 3 --> 3_4[④事業規模] 4 --> 4_1[①用地確保] 4 --> 4_2[②環境影響の見通し] 4 --> 4_3[③合意形成の状況] 5 --> 5_1[①費用対効果] 5 --> 5_2[②アウトカム] 5_1 --- Box1[・費用便益分析 (貨幣換算による定量的評価) ・定量的評価 (物理量等数値データに基づく評価) ・定性的評価] 5_2 --- Box2[・費用便益分析 (貨幣換算による定量的評価) ・定量的評価 (物理量等数値データに基づく評価) ・定性的評価]</pre><p>事業を評価する項目 費用対効果分析段階</p></div> <div>図 2 1 費用対効果分析の位置づけ</div>	改定マニュアルでは、再評価のみでなく各事業評価実施段階における評価の視点として、多様な視点から総合的に実施すべきことについて記載する。

改定項番	現行マニュアル	改定マニュアル案	備考
第Ⅱ編第1部1.1(3)	記載なし	<div>1. 費用対効果分析の概要</div> <div>1-1 評価項目と実施手順</div> <div>(3)費用便益分析と費用対効果分析(総合的な効果の評価)の比較</div> <div><p>費用便益分析において計測対象となる効果は、図 3-1に示すように、空港整備事業による多面的な効果のうち、一定の精度をもって貨幣換算可能な効果(便益)であり、費用対効果分析は、貨幣換算または定量的評価が困難な項目も含めた効果を対象とする。</p><p>ただし、費用便益分析では、他の便益項目と重複または相殺する項目に注意する必要がある。例えば、利用者における一般化費用削減を便益として計上する場合は空港周辺の地価上昇を加算すると二重計上(ダブルカウント)となる。また、供給者における収入増は、社会全体でみると利用者の運賃負担増分と相殺(キャンセルアウト)されることに留意する必要がある。</p></div> <div></div> <div>図3-1 費用便益分析と費用対効果分析の対象の概念図</div>	<div>技術指針の改定(令和7年9月)への対応として、事業評価が投資効率性(B/C等)のみでなく、多様な視点から総合的に評価することが改めて追記されたことに伴い、投資効率性を評価する費用便益分析と多様な視点から評価する費用対効果分析の概念図を追記</div>