

第2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8年2月2日

No	項目	ご指摘事項	対応方針(案)
資料2-1 技術指針改定への対応			
1	貨幣換算が困難な効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 貨幣換算が困難な効果の扱いが弱く、もう少し積極的に効果を記述できないか。過去の事例を参考に空港関連産業や空港背後都市の観光関連産業の立地促進・集積、生産性向上等の効果を表形式ではなく、エビデンスとともに記述できるとよい。 ● 貨幣換算化の手法が確立していない項目はどれなのかわかるように記載すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 貨幣換算が困難な効果も含めて、マニュアル第2編第1部1.4(1)に空港整備事業の効果に係る定性的な記述を追加、同1.4(2)の表でそれらの効果を体系的に整理し、付録7で過年度事業評価における定量・定性的効果の記載事例を複数項目整理した。 ● 貨幣換算化の手法が確立していない項目は、同1.4(2)の表中の記号((○)、▲、△)で整理した。
2	訪日外国人受入に係る便益	<ul style="list-style-type: none"> ● 訪日外国人受入に係る便益の内容や、CVMアンケートでは何を調査するのかなどがわかりづらいため具体的に記述した方がよい。 ● インバウンド受入に係る便益について、「日本以外の国」を訪問していた可能性(振替効果)までアンケートで質問するとの記載があるが本当にそこまで必要か。理論上は全世界で便益を計測するため振替効果の考慮は重要であるが、国民が支払った税金が国内にもたらす効果の計測が目的と謳い切るのであれば振替効果を考慮しなくてもよいかもしれない。スタンス次第である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 訪日外国人受入に係る便益について、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方法を見出せていないため、その方法等について引き続き検討。
3	訪日外国人受入に係る便益－有識者の関与	<ul style="list-style-type: none"> ● アンケート実施において、有識者への意見聴取は設計段階から関わる旨わかるような記載にすること。 ● インバウンド受入に係る便益について、責任の所在を明確にするため、「有識者の意見等に基づいて」という表現は、「有識者の意見等を踏まえて」に修正すること。 	

No	項目	ご指摘事項	対応方針(案)
資料2-1 技術指針改定への対応(つづき)			
4	費用対効果分析の位置づけ図	<ul style="list-style-type: none"> 費用対効果の位置づけの図について、費用便益分析を重視している印象を受ける。費用対効果分析は、多様な視点から総合的に実施すべきことがわかるような図に修正すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘を踏まえて費用対効果における費用便益分析の位置づけの図を修正した。
5	費用便益分析と費用対効果分析の対象の概念図	<ul style="list-style-type: none"> 費用便益分析と費用対効果分析の対象の概念図については貨幣換算が困難な効果が費用対効果分析に含まれることがわかるような図にすること。この図の費用の部分は一つでよいのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘を踏まえて費用便益分析と費用対効果分析の対象の概念図を修正した。
資料2-2 評価手法の検討			
6	国際旅客の時間価値	<ul style="list-style-type: none"> 国際旅客の時間価値は、国内旅客の時間価値と同様に所得接近法と選好接近法を両論併記し、ユーザーが妥当と思う手法を使用できるよう自由度を持たせた記載にすること。 空港アクセス交通機関選択モデル(選好接近法)による時間価値の妥当性を検討したうえで、選好接近法の時間価値もマニュアルに記載すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 国際旅客の時間価値は、国内旅客の時間価値と同様に所得接近法と選好接近法を両論併記した。 モデル推定プロセス、使用データ、推定結果の統計的有意性の観点から導出された時間価値は妥当であると判断し、選好接近法の時間価値もマニュアルに記載した。
7	国際貨物の時間価値	<ul style="list-style-type: none"> 道路の貨物車の時間価値が設定されているが、航空の方が高い値となっている。輸送物の違いなどを示すことで値が高くなる根拠を示せるとよい。 輸入の時間価値が低い点について、国際貨物の時間価値は輸出なら日本の発荷主、輸入なら日本の着荷主の選好をもとに算出をしているところに限界があると思われる。その点引き続き議論すべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> 国際航空貨物の特性や輸出、輸入別の品目について整理した。 国際航空貨物の選好接近法に基づく時間価値導出の前提条件や、輸出と輸入の時間価値の違いについて整理した。

No	項目	ご指摘事項	対応方針(案)
資料2-2 評価手法の検討(つづき)			
8	選好意識アンケート結果から需要誘発を把握する便益	<ul style="list-style-type: none"> ● アンケート調査例でILSの紹介を記載しているが細かい内容が書かれているので簡易化すること。 ● 便益算出例でアンケート各設問の内容がどのように活かされるのかを記載すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ご指摘を踏まえてアンケート調査票案を修正した。 ● 便益算出例でアンケート各設問の内容がどのように活かされるのか記載した。
資料2-3 原単位の最新化			
9	機種クラス別の平均燃料消費量	<ul style="list-style-type: none"> ● 昨今人件費高騰や物価高が騒がれる中、20年前の値と変わらないというのは違和感があるため、データ元に確認を取り背景を確認すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空会社に、より詳細な機種別条件別の燃費関連データ提供を依頼・確認したが、燃費が低下していない明確な要因等は確認できなかった。
10	回帰モデルの統計指標(飛行場管制要員数等)	<ul style="list-style-type: none"> ● 原単位を回帰モデルで推定した係数は、推定結果の妥当性を示すための統計指標(t値等)も記載すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ご指摘を踏まえて原単位を回帰モデルで推定している場合は、各種統計指標(決定係数、t値)もマニュアルに記載した。
11	別冊(各種原単位)の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> ● 昨今のインフレの状況も反映していくため、原単位の値について別冊という形でこれまでより高頻度で柔軟に見直しができるようにすること。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 各種原単位を取りまとめたマニュアル別冊案を作成した。各種原単位は、使用する基礎データの更新状況等を踏まえ、適切な時期に見直しを行うこととする。また、別冊は、原則として定期的な内容確認を行い、必要に応じて改定するものとする。