

2016/2/22(月) 10:00~12:00

成田空港平行滑走路整備事業 事業評価監視委員会

### 議 事 概 要

委員長： 慶應義塾大学 商学部 加藤一誠 教授

委員： 東洋大学 国際地域学部 国際観光学科 矢ヶ崎紀子 准教授

東京工業大学 大学院理工学研究科 国際開発工学専攻 花岡伸也 准教授

茨城大学 工学部 都市システム工学科 平田輝満 准教授

オブザーバー： 国土交通省 航空局（CAB）

航空ネットワーク部 首都圏空港課

成田国際空港企画室 山口整備係長

国土交通省東京航空局（TCAB）

空港部 空港企画調整課 菅沼専門官

保安部 管制技術課 山路専門官、池田工事第三係長

事務局： 成田国際空港株式会社

#### 1. 成田国際空港平行滑走路整備事業 事業評価について（資料1・2、参考資料1・2）

- 花岡委員：国内旅客の時間短縮・費用低減効果（資料1・P17）が大きく感じるが、理由はあるか。
  - 事務局：成田空港の代替経路として羽田空港が利用できれば旅客の便益は少なくなると思われるが、今回の検討においては羽田空港が飽和状態で代替経路として利用不可能という前提としている。
- 花岡委員：国内線は羽田空港でもチケット購入が可能ということを考慮すると、国内旅客の便益の計測が過大評価になっている可能性はないか。
  - 事務局：平行滑走路が整備されていない Without のケースでは、成田空港はA滑走路の発着枠である13.5万回に留まり、首都圏の発着枠が大幅に不足する状況となるため、羽田空港で成田空港からあふれた需要までは吸収できないと想定した。
- 加藤委員長：旅客の時間短縮・費用低減効果が大きめに出ることについては、他空港でもよく議論されており、手法上の課題と考える。

- 平田委員：成田空港に LCC が就航したことにより旅客は安く移動できるようになった。2013 年以降に急速に増えた LCC 新規路線の就航についても費用低減効果等の便益の計測の対象としているか。
  - 事務局：LCC についても便益の計測で考慮しているが、22 万回の発着枠に到達した 2013 年までに参入した路線に限って反映している。
  - 平田委員：LCC の就航等により、2013 年以降も発着回数は増えてきているため、実態よりも控えめな評価となっている可能性があるが、With における発着枠が 22 万回ということなので理解はできる。
  
- 花岡委員：感度分析ケース②の残存価値計測に減価償却法を適用した結果について、基本ケースと比べて、EIRR の減りが少なくないか。
  - 事務局：数値を確認し、修正があった場合はご報告する。
  
- 花岡委員：世界銀行・アジア開発銀行など、途上国の事業評価のプロセスでは、基本的に CBR ではなく、EIRR を評価に用いているが、平行滑走路事業の内部収益率は 13% となっており、整備効果が高かったものとする。
  
- 平田委員：時間価値（資料 1・P26）を最新の需要予測モデルに合わせて更新したとあるが、過去の時間価値についても現在の時間価値で計測して問題ないのか。時間価値を時系列的に変動していく必要はないか。
  - 事務局：国の事業評価においては、通常、過去、将来ともに時間価値は一定と設定している。かつては、1 人当たり実質 GDP の変化率に応じて、時間価値も変動すると仮定した計測方法が検討されたことがあるとも聞いているが、将来の時間価値を過大評価する恐れがあるとの判断から、過去、現在、将来、いずれの時間価値も一定に設定するようになったと認識している。
  - 平田委員：時間価値を一定に設定することで、過去は過大に、将来は過小に評価している可能性がある。ただし、全体で見れば相殺され、影響は小さいということで承知した。
  
- 矢ヶ崎委員：国際業務は前回評価から時間価値が高くなっているため、影響が大きいかもしれない。
  
- 加藤委員長：時間価値については考え方が色々ある。将来の時間価値を GDP に比例すると考えた場合、時間価値も右肩上がりに上昇し、過大評価となるなど問題がある。

- 矢ヶ崎委員：私用目的とはなにか。
  - 事務局：友人・知人訪問などである。
  
- 花岡委員：成田空港は騒音の問題がある。騒音による負の外部コストをどう反映するか。今回は環境対策補償費として考慮しているが、最近はノイズ被害を貨幣換算する手法も確立されてきている。機材の更新によって生じた近隣住民のノイズ被害を計上できるのではないか。
  - 事務局：環境対策補償費は、地点ごとの航空機騒音の水準に応じて、適切に算定されているものであり、負の外部コストを反映したものとなっている。
  - 事務局：日本の空港整備事業の費用対効果分析マニュアルでは、騒音等の変化に係る便益計測手法として、ヘドニック・アプローチによる方法と、環境対策補償費の支払い実績に基づく方法の 2 つが位置付けられている。より精度の高い方法を採用するのが妥当であり、今回は、実態に即した環境対策補償費を採用している。
  
- 花岡委員：ヘドニック・アプローチの採用は可能か。
  - 事務局：精度の高い関数を作るのが難しく、他空港の評価でも採用にいたっていないのが実情である。
  
- 加藤委員長：指摘事項等については、後日対応の上、ご報告いただきたい。

## 2. 本事業評価に係るカルテについて（資料3）

- 花岡委員：改善措置というのは、これからの事業のことを書いてあるという理解でいいか。
  - 事務局：その通りである。もし事業評価の内容に問題があれば更なるコストダウンが必要等の内容が記載されることになる。
  
- 花岡委員：発着枠 30 万回化については事業評価分析で考慮しないとのことであったが、30 万回に向けた取り組みは、改善措置の一環であり、「改善措置の必要性」に何らか言及してはどうか。
  - 事務局：30 万回化は、今回の事後評価における事業範囲に含まれておらず、平行滑走路事業の改善措置として進めたものでないため、記載は難しいと考えている。

- 加藤委員長：今回の事後評価は条件が特殊（最新実績 23.5 万回、最新容量 30 万回のなかでの評価対象容量 22 万回）である。「改善措置の必要性」における「平行滑走路整備事業」という表現には、誤解を生じさせないような文言の工夫が必要である。
  - 事務局：表現方法を検討し、修正する。
  
- 平田委員：「同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性」については、3 本目滑走路整備事業の事業評価を見据えたメッセージを記載すべきではないか。ピーク時間の処理能力向上の効果や、訪日外国人によるリテール事業の売上増加効果など、現時点では効果計測に係る技術的手法に課題があるものについても、今後適切に評価することが求められるのではないか。
  - 事務局：事業評価手法の見直しの必要性については、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル」の検討主体への申し送り事項として整理することとし、カルテには記載しないこととしたい。
  
- 加藤委員長：その他のご意見があれば後日連絡いただきたい。判断は委員長と事務局に一任、原案は承認いただいたという理解でよいか。
  - 委員一同：承知した。

以上