

委員事前説明で頂いたご指摘と対応状況

ご指摘1：過大評価を回避した評価をすべき

- B/Cが既に5を超える大きな水準で算出されており（事前説明時点の暫定値 CBR=5.1）、**過大評価の批判を避ける意味で、抑制的な前提条件、計算方法を適用した方がよい。**（加藤委員長）

対応1：客観的な評価に加え、追加的な感度分析を実施（ケース①～③）

- 調査全体を通じた基本スタンスとして、**最新のマニュアル**（国土交通省航空局「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））**に準拠した客観的な前提条件、計算方法を適用している。**
- また、想定しうる過大評価批判への回答のために、いくつかの前提条件を変更した場合の**感度分析を追加的に実施した。**（→詳細は、**参考資料2.P3-11**参照）
 - ケース①：事業費の現在価値換算に、**建設工事費デフレーター**を適用したケース
 - ケース②：残存価値の計算に、**減価償却法**（期末に売却した場合の価値）を適用したケース
 - ケース③：without時には航空機材サイズの**小型化が進まない**と仮定したケース

ご指摘2：残存価値計測における減価償却法の適用も確認したい

- 残存価値が供給者便益を上回っている点が気になる。減価償却法による残存価値としたケースを確認したい。（花岡委員）

対応2：減価償却法を適用した感度分析を実施（ケース②）

- ご指摘を踏まえ、以下の通り前提条件を変更した場合の感度分析を追加的に実施した。
（→詳細は、[参考資料2.P6-9](#)参照）
 - ケース②：残存価値の計算に、**減価償却法**（期末に売却した場合の価値）を適用したケース

ご指摘3 : with時の空港容量（22万回）設定に係る補足説明が必要

- with時の空港容量を、現在の発着回数（約23.5万回）を下回る22万回と設定していることについて、**補足説明が必要**。（加藤委員長・平田委員）

対応3 : 事後評価実施要領に基づく空港容量設定の考え方を掲載

- 国土交通省大臣官房「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」（2011.4改定）において、事後評価を実施する**事業**、事後評価を実施する際の**事業の単位**は、以下の通り定められている。
 - 第3の1 事後評価を実施する事業は、以下の事業とする。
 - ✓ **事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業。**（→本事業はこれに該当）
 - ✓ 審議結果を踏まえ、事後評価の実施主体の長が改めて事後評価を行う必要があると判断した事業。
 - 第3の2 事後評価を実施する際の事業の単位は、**新規事業採択時評価、再評価を実施する単位を基本**とする。（→本事業は2004年に再評価を実施）
- 成田国際空港平行滑走路整備事業の**前回評価（2004年再評価）**では、**事業の単位を、当時の地元と合意している発着枠をベースに、空港容量20万回達成に必要な事業**として設定していた。そこで、今回の事後評価においては、北伸計画事業決定時に地元と合意を行った、空港容量22万回を事業の評価対象とした。すなわち、空港容量22万回を超える分については、費用、便益ともに計測対象外とした。（→資料1.P6参照）

ご指摘4：with時の空港容量30万回ケースの試算が必要

- with時の空港容量を、再評価時と22万回と設定しているが、実態に合わせて、with時の空港容量を**現在の発着枠30万回と設定した場合の試算も必要**ではないか。（花岡委員・平田委員）

対応4：空港容量30万回ケースの感度分析を追加的に実施（ケース④）

- 感度分析の1つとして、事業の単位を、**空港容量30万回達成に必要な事業まで範囲を拡大**した場合の費用便益分析を簡易的に実施した。
- 具体的には、空港容量30万回達成に必要な費用、2025年度までに発着回数が30万回に到達した場合の便益を簡易的に試算・計上し、各評価指標値を算出した。（→[参考資料2.P12-13](#)参照）
 - ケース④：with時の空港容量を30万回と仮定したケース

ご指摘5：流列表を添付すべき

- 詳細な数値も確認したいため、委員会当日の配布資料には**流列表を添付**すること。（加藤委員長）

対応状況5：本資料の巻末に流列表を添付

- 本資料の**巻末に、流列表(※)を添付**した。（→資料2参照）
※流列表：年次別、費目別に費用、便益各項目の金額をとりまとめた費用便益分析の計算表を指す。

ご指摘6：国際旅客の平均的な時間価値を示すべき

- 国際旅客の時間価値を目的別に設定しているのであれば、**目的別の旅客数シェアや全目的平均の時間価値も参考情報**として載せた方がよい。（加藤委員長）

対応状況6：国際旅客の目的別シェアおよび全目的平均の時間価値を掲載

- 国際旅客の目的別の旅客数シェア、国際旅客全目的平均の時間価値を、**参考情報として掲載**した。（→資料1.P26参照）

ご指摘7：再評価時に比べた総費用の増加理由を示すべき

- 前回評価（2004年再評価）に比べ、**社会経済的割引後の総費用が大きく増加している理由**は何か。（平田委員）

対応状況7：評価基準年度を変更した感度分析を通じて、総費用増加理由を説明

- **評価基準年**を、2004年度から2015年度に**時点更新した影響**によるものである。
- その影響度合いを把握するために、追加的に下記感度分析を実施した。（→[参考資料2.P14-15](#)参照）
 - ケース⑤：再評価時の評価基準年（2004年度）を適用したケース

ご指摘8：時間値の容量拡大効果の便益を計測できないか

- 将来へのレッスンとして、B滑走路の供用による**時間値を上げる効果**、**ピーク時の遅延削減効果を便益として計測**することはできないか。（平田委員）

対応状況8：便益計測の技術的手法が確立されておらず対応困難

- 時間値単位での容量拡大効果やピーク時の遅延削減効果の便益計測手法は、技術的に確立されておらず、最新のマニュアルでもその計測手法は明確に位置付けられていない。そのため、当面、これらの便益を計測することは**技術的に困難**である。

ご指摘9：リテール事業の売上増加も便益としての計上が必要

- リテール事業の売上増加を便益として計上する必要はないか（平田委員）

対応状況9：国民経済的には相殺されるとみなして便益は計上しない

- 費用便益分析において、リテール事業の売上は、空港会社の収入が増加する一方、利用者（購入者）の支出が増加するため、国民経済的には相殺されるとみなし、便益としては計上しない。
※購入者の消費者余剰（＝支払意思額と実際の支払額の差）を計測することができれば、論理的には便益として計測可能であるが、実務的に購入者の消費者余剰の計測は困難である。

ご指摘10：地元自治体の意見

- 最近の事業評価カルテでは、**地元自治体の意見**を載せることがある。地元の前向きな意見があるとよいのではないか。要否を確認し、必要なら載せるとよい。（加藤委員長）

対応状況10：今回は事業完了後の事後評価が対象のため意見聴取は見送る

- 最近の事業評価カルテを確認したが、地元自治体の意見を掲載している例は、**基本的に、新規採択時評価や再評価など、それ以降の事業推進が必要な事業**であった。
- **今回は既に事業完了後の事後評価が対象**であり、地元自治体とは、**既に更なる機能拡張に向けた議論が進められている状況**にある。既に完了した本事業については、当然、地元自治体からは好意的な評価をいただけているものと理解しており、かつ、このタイミングで過去の事業についての意見聴取を行うことは、**地元自治体の混乱を招く恐れ**がある。そのため、今回は、地元自治体の意見聴取、掲載は見送ることとした。