

空港整備事業における 費用対効果分析について

令和2年2月20日

国土交通省 関東地方整備局

費用対効果分析の基本的な考え方

対象事業

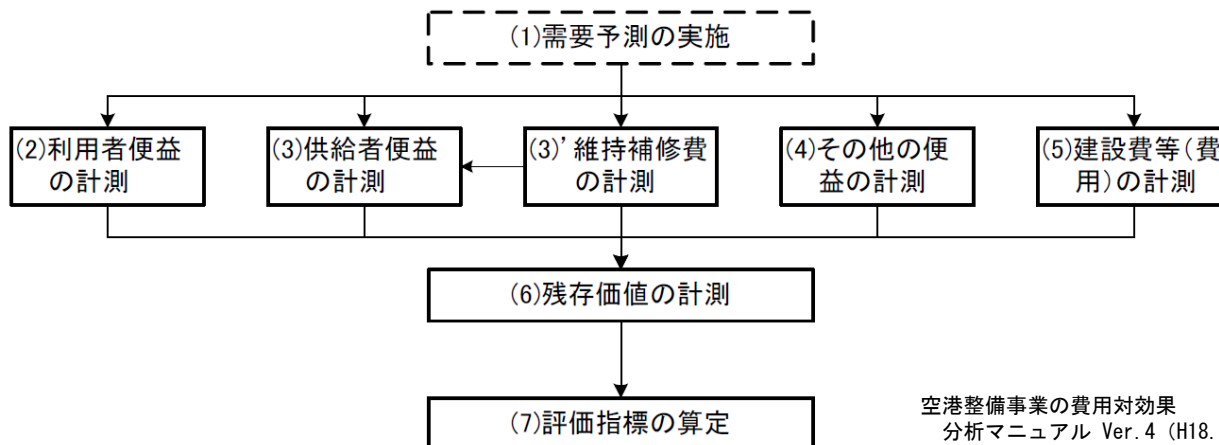
空港整備における費用対効果分析の対象事業は、プロジェクトとしての費用の大きさ、社会的影響の大きさ等を考慮し、空港法に基づく空港(公共の用に供する飛行場)及び共用空港(自衛隊等が設置する飛行場で公共の用に供するもの)に係る空港の新設、滑走路新設・延長事業とする。

空港新設事業	・ 大都市圏における航空需要への対応や空港空白地域の解消等のために行う事業
滑走路新設・延長事業	・ 滑走路新設事業:航空機の離発着回数の増加等に対応するために既存空港に滑走路を新設する事業 ・ 滑走路延長事業:航空機の大型化等に対応するために滑走路を延長する事業

空港整備事業の費用対効果分析マニュアル Ver. 4 (H18.3) より

分析手順

費用対効果の分析は、以下に示す手順で実施する。



空港整備事業の費用対効果
分析マニュアル Ver. 4 (H18.3) より

費用対効果分析の基本的な考え方

プロジェクトの投資効率性を評価するために、建設等にかかる費用(=C)とプロジェクトの実施による効果の貨幣換算分(=便益:B)を、計算期間(整備期間+供用後50年)分計上し、B/Cを計算。
 なお、毎年発生する費用、便益を社会的割引率(i=4%)を用いて現在価値化して評価を実施。

● 費用 C
 ・用地費、補償費、建設費、維持管理費等を計上

● 便益 B
 ・空港利用者便益、供給者便益、残存価値を計上

●費用便益分析の分析指標

(費用便益比: Cost Benefit Ratio)

$$CBR = \frac{\sum_{t=1}^T B_t / (1+i)^t}{\sum_{t=1}^T C_t / (1+i)^t}$$

ただし、 t年次における便益 : B_t
 t年次における費用 : C_t
 計算期間 (年) : T
 社会的割引率 : i

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)	△

注) ◎ : 基本的に便益として取り扱う項目(他の便益との重複しないもの)
 ○ : 便益として取り扱うことが可能な項目(比較的正確に計測可能なもの。他の便益と重複しないもの)
 (○) : 原則として計測対象外。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。他の便益との重複しないもの)
 △ : 定量的・定性的に取り扱う項目