

平成23年度 政策アセスメント結果（評価書）

平成24年3月30日

国土交通省

国土交通省政策評価実施要領～政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビューの実施について～（平成23年9月30日最終変更）Ⅱ3（3）に基づき、政策アセスメント（事業評価方式）を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。なお、本評価書は、平成24年度予算概算要求等に係る事前評価書（平成23年9月30日）に必要な修正及び追加を行ってとりまとめたものであるところ、特に修正等のない事前評価書については、掲載を省略した。

1. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、新規に導入しようとする施策等について、必要性、効率性、有効性等の観点から評価を実施し、施策等の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明するものである。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案にあたり、真に必要な質の高い施策を厳選するものである。

政策アセスメントは、新たに導入を図ろうとする施策等（予算、財政投融资等）を対象として実施する。評価は、各局等及び各外局が実施し、それをもとに政策統括官が評価書を取りまとめる。

（評価の観点、分析手法）

評価にあたっては、まず、当該施策が省全体の政策目標（アウトカム目標）のどの目標に関連するものかを明確にした上で、その目標の達成手段としての当該施策の妥当性を、必要性、効率性、有効性等の観点から総合的に評価する。

施策の必要性については、「ロジカル・フレームワーク」と呼ぶ分析手法を用いて評価を行うこととしている。「ロジカル・フレームワーク」とは、具体的には以下の①から④のそれぞれについて分析し、それらのロジカル（論理的）なつながりを構築するものである。

- ①目標と現状のギャップ分析
- ②現状が目標を達成していないことの原因分析
- ③目標を達成するためには現在のシステムを見直す（改善する）必要があること（＝政策課題）を示す
- ④当該政策課題を実現するための具体的な手法・手段（＝施策、事務事業）を提示する

また、効率性については、施策の実施のために要する社会的費用と効果等について説明し、有効性については、目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを説明する。さらに、事後検証の実施方法及び時期を明らかにする。

（第三者の知見活用）

評価の運営状況等について、中立的観点からの第三者の意見等を聴取するため、国土交通省政策評価会を必要に応じて開催することとしている。また、個々の施策ごとにも、必要に応じて学識経験者等の助言を活用することとしている。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成23年9月に作成した評価書に修正を加えた。施策の一覧は別添1、評価書の様式は別添2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

政策アセスメント 施策一覧

No	施策等名	ページ
政策目標 6. 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
1	国管理空港の経営改革の推進	1

【No. 】

(1 / 2)

政策アセスメント評価書（個票）

施策等			
担当課	・ ・ 局 ・ ・ 課	担当課長名	課長 ・ ・ ・ ・
施策等の概要	対象施策等の内容を簡潔かつ明確に記載。 予算関係、税制関係、法令関係等の区別を明確に記載。		
施策等の目的	対象施策等の目的を簡潔かつ明確に記載。		
政策目標	どの政策目標の実現に資するかを明記。		
施策目標	どの施策目標の実現に資するかを明記。		
業績指標	どの業績指標に関連するかを明記。		
検証指標	関係する業績指標がない場合、当該施策等が目的を達成したか否かを事後に明らかにするために設定。		
目標値	業績指標又は検証指標の目標値を記載。		
目標年度	業績指標又は検証指標の目標年度を記載。		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 目標と現状のギャップを明示。</p> <p>ii 原因の分析 ギャップが生じている原因を分析。</p> <p>iii 課題の特定 目標を達成するためには、現在のシステムの見直しや改善が必要であること（＝政策課題）を明示。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 政策課題を解決するための具体的手法・手段を提示。</p>		
社会的ニーズ	対象施策等が社会や国民等のニーズに適っていることを説明。		
行政の関与	行政の関与の必要性を説明。		
国の関与	国の関与の必要性を説明。		

政策アセスメント評価書（個票）

施策等の 効率性		
本案	費用	対象施策等の実施のために必要となる費用について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	効果	対象施策等の実施によって実現すると予測される効果について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	比較	対象施策等の実施により費用に見合った効果が得られているか検討。
代替案	概要	対象施策等以外の選択肢（代替案）設定し、その内容を説明。
	費用	代替案の実施のために必要となる費用について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	効果	代替案の実施によって実現すると予測される効果について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	比較	代替案の実施により費用に見合った効果が得られているか検討。
本案と代替案の比較		対象施策等と代替案の比較を可能な限り定量的に記載。
施策等の 有効性		施策等の実施による効果が、業績指標又は検証指標の目標値の達成にどの程度寄与しているかを明示。
その他特記すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> ・ 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 ・ 関連する閣議決定、施政方針演説等における位置づけ ・ 目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの ・ 政策レビュー、政策チェックアップ等との関係 ・ 事後評価又は事後検証の実施方法及び時期 等

【No. 20】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	国管理空港の経営改革の推進		
担当課	航空局 航空ネットワーク企画課	担当課長名	課長 平垣内 久隆
施策等の概要	<p>国管理空港は、航空系事業（滑走路等：国）と非航空系事業（空港ターミナルビル等：民間）の経営が分離しており、空港整備勘定による全国プール制により運営されているため、非航空系事業の収益による着陸料等の低廉化により利用者増を図る経営ができず、地域と向き合った自立的な空港活性化や空港単位での経営効率化に向けた取り組みが不十分となっている。そのため、平成23年7月29日に取りまとめられた「空港運営のあり方に関する検討会」報告書を踏まえ、国管理空港の経営改革を推進し、航空系事業と非航空系事業の一体的な運営、可能な限り個別空港単位での運営、空港運営への民間の知恵と資金の導入により、真に魅力ある空港の実現と国民負担の軽減を目指す。</p> <p>具体的には、平成26年度より円滑に経営一体化と運営委託の手続きを開始し、概ね平成32年度までに空港経営改革の実現を目指す。これに先立ち、平成24年度においては、各空港の個別事情を踏まえた運営形態や経営手法に関する提案を幅広く募集（マーケット・サウンディング）し、その結果を踏まえ、民営化手法等の具体的検討に着手する。</p> <p>なお、伊丹空港（国管理空港）については、先行して関西国際空港との経営統合により民間的手法による両空港の経営等を進め、できるだけ早期に事業運営権の売却（コンセッション契約）の実現を目指している。</p> <p>（予算関係、税制関係、法令関係） 【予算要求額：593百万円】 【民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案（平成24年3月6日閣議決定）】</p>		
施策等の目的	本施策の実施により、国管理空港（伊丹空港を除く27空港）について、平成32年度までに空港経営改革の実現を進めることで、真に魅力ある空港の実現と国民負担の軽減を図る。		
政策目標	6	国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化	
施策目標	24	航空交通ネットワークを強化する	
業績指標	—		
検証指標	国管理空港の経営改革の実現		
目標値	国管理空港（伊丹空港を除く27空港）の経営改革の実現		
目標年度	平成32年度		

施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>国管理空港において、非航空系事業の収益による着陸料等の低廉化により利用者増を図る必要があるが、現状においてそれができておらず、また地域と向き合った自立的な空港活性化や、空港単位での経営効率化に向けた取り組みが不十分となっている。</p>
	<p>ii 原因の分析</p> <p>国管理空港の航空系事業と非航空系事業の経営が分離しており、また、空港整備勘定により全国プール制の下で運営されている。</p>
	<p>iii 課題の特定</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 航空系事業と非航空系事業の一体的運営 ○ 可能な限り個別空港単位での運営 ○ 空港運営の民間委託等により民間の知恵と資金の導入
	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>平成24年度夏頃を目途に「空港経営改革の実行方針」を策定し、その後速やかに各空港について、それぞれの個別事情を踏まえた運営形態や経営手法に関する提案を幅広く募集する（マーケット・サウンディング）。また、その結果を踏まえ、民営化手法等の具体的検討に着手する。</p> <p>その後、マーケット・サウンディングを踏まえた民営化手法等の具体的な検討や経営一体化に向けた空港関連企業との円滑な交渉等を経て、平成26年度より円滑に運営委託等の手続きを開始し、概ね平成32年度までに国管理空港（伊丹空港を除く。）について空港経営改革を実現していくことを目指す。</p>
社会的ニーズ	空港経営改革を実現することで、就航路線・便数の拡大や利用者数の増大等を通じた地域経済の活性化や、利用者利便の向上等が期待される。
行政の関与	本案は国管理空港（伊丹空港を除く27空港）を対象としていることから、国において施策を講じる必要がある。
国の関与	本案は国管理空港（伊丹空港を除く27空港）を対象としていることから、国において施策を講じる必要がある。

施策等の効率性		
本案	費用	593百万円（平成24年度予算概算要求額） 関係者からの提案募集（マーケット・サウンディング）及び空港経営改革の推進体制の整備のための費用。
	効果	国管理空港の航空系事業と非航空系事業の経営が一体化され、自立的な空港経営の実現を図ることが可能。

	比較	空港経営改革を推進するための費用は発生するものの、運営委託等を実施することにより「民間の知恵と資金」を活用した空港運営が行われることにより、空港の役割を一層高めていくことで真に魅力ある空港の実現を図ることができる。
代替案	概要	引き続き国が航空系事業を運営することを前提として、その効率化のための調査を行う。
	費用	本案と同額と仮定する。
	効果	調査結果を活用することで航空系事業の効率化を通じた着陸料等の低廉化により、一定程度利用者増が図られる可能性がある。一方、引き続き国が直接空港運営を行うことから、地域と向き合った自立的な空港活性化や、空港単位での経営効率化に向けた取り組みについての改善効果は期待されない。
	比較	調査費用が発生するものの、その効果は航空系事業の効率化を図ることに限定され、非航空系事業の収益による着陸料等の低廉化により利用者増を図る経営、地域と向き合った自立的な空港活性化や、空港単位での経営効率化に向けた取り組みの強化といった効果までは期待されない。
本案と代替案の比較		代替案では、航空系事業の効率化が一定程度期待されるものの、本案による非航空系事業の収益による着陸料等の低廉化による利用者増と比較すると、その効果は限定的と考えられる。また、地域と向き合った自立的な空港活性化や、空港単位での経営効率化に向けた取り組みについては、代替案ではそもそも効果が期待されない。
施策等の有効性		航空系事業と非航空系事業の経営一体化や民間への運営委託等に際して、空港経営改革に関する提案を公募し地域の視点を取り込むこととしており、有効な施策である。
その他特記すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> ○ PFI法の公共施設等運営権制度を活用し、国管理空港の運営等の民間委託を可能とするための所要の措置を定めた「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」を平成24年3月6日閣議決定。 ○ 平成23年7月29日に取りまとめられた「空港運営のあり方に関する検討会」報告書において、国管理空港（伊丹空港を除く27空港）について経営一体化と運営委託を進めて行くべきといった考え方が示されている。 ○ 「新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）」の成長戦略実行計画（工程表）において、「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化と航空ネットワーク維持方策の見直しの検討が明記されている。 ○ 「国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）」の「戦略3 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化」において、空港関連企業と空港との経営一体化、民間への経営委託・民営化の検討が明記されている。 ○ 平成32年度政策チェックアップ（平成33年度実施）により事後評価を実施。