

平成26年度実施施策に係る政策評価の事前分析表

(国土交通省26-⑭)

施策目標		24 航空交通ネットワークを強化する					担当部局名	航空局		作成責任者名	航空戦略課長 鶴田 浩久	
施策目標の概要及び達成すべき目標		国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、国際拠点空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化、航空交通容量の拡大等を推進し、航空交通ネットワークの強化を図る。					施策目標の評価結果		政策体系上の位置付け	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化	政策評価実施予定時期	平成27年7月
業績指標等		初期値	実績値					評価結果	目標値	目標年度	業績指標等の選定理由、目標値(水準・目標年度)の設定の根拠等	
		目標値設定年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度					
116 大都市圏拠点空港の空港容量の増加		85.7% (64万回)	平成23年度 70% (52.3万回)	81.7% (61万回)	85.7% (64万回)	91.0% (68万回)	96.0% (71.7万回)		100% (74.7万回)	平成28年度	羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港(首都圏空港)の空港容量の増加を目標とした。 【閣議決定】日本再興戦略(平成25年6月14日)「一. 5. 立地競争力の強化①「国家戦略特区」の実現及び③空港・港湾などの産業インフラの整備」に記載あり 【閣議(社重)】社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第2章」及び「第3章」。 【その他】なし	
117 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率		95.1%	平成25年度	—	—	—	95.1%		95.3%	平成28年度	・航空機騒音により屋外環境基準を満たせない空港周辺地域の住民の生活環境改善のため、住宅防音工事を促進することにより環境基準の屋内達成率の向上を図る必要がある為。 ・目標値については、現状及び近年の推移を踏まえて設定。	
118 航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合		57%	平成23年度	—	—	57%	59%	73%	74%	平成28年度	地震時に救急・救命、緊急物資輸送を円滑に行うため、空港の耐震性向上を進めることにより、拠点としての機能を有する空港から100km圏内に居住する人口の割合を高める。	
達成手段 (開始年度)	26年度 行政事業レビュー 事業番号	予算額計(執行額)			26年度 当初 予算額 (百万円)	達成手段の概要	関連する 業績指標 等番号	達成手段の目標(26年度) (上段:アウトプット、下段:アウトカム)				
		23年度 (百万円)	24年度 (百万円)	25年度 (百万円)								
(1) 首都圏空港整備事業 (東京国際空港:昭和27年度) (成田国際空港:昭和45年度)	252	16,105 (15,814)	16,401 (16,024)	30,826	30,862	羽田空港の24時間国際拠点空港化等の推進、首都圏空港の容量拡大(羽田空港:44.7万回(うち国際線9万回)、成田空港:30万回)及びこれを背景に徹底したオープンスカイを進める。これらにより首都圏の交通利便性を向上させ、ビジネス・観光両面における都市間競争力を大幅に強化し、経済成長に特に資するものである。 <東京国際空港(羽田)> ・国際線地区の拡充、C滑走路延伸、エプロンの新設・改良、航空保安施設等の更新・改良、空港アクセス道路改良等の整備。 <成田国際空港> ・同時平行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置、LCC専用ターミナル(CIQ施設)等の整備。	116	国内・国際航空ネットワークの強化に必要な滑走路、誘導路、航空保安施設等の整備に要するコスト 国内・国際航空ネットワークの強化(空港容量の増加)				
(2) 関西・中部国際空港整備事業 (関西国際空港:昭和59年度) (中部国際空港:平成10年度)	253	8,888 (8,745)	7,840 (7,833)	8,882	11,651	・関西国際空港・大阪国際空港及び中部国際空港については、安全安心の確保を前提としつつ、競争力の強化を図ることが重要であり、航空保安施設の整備等を行い、航空機の安全運航を図る。 ・関西国際空港については、新聞関西国際空港株式会社のもとで伊丹空港との一体的運営がなされているところ。関西・伊丹両空港の事業価値の増加を図り、可能な限り速やかに両空港のコンセッションを実現する。	—	航空機の安全な運航確保のため、必要に応じて、老朽化が進んでいる航空保安施設の更新経費等を計上しているため、成果目標を定めて実施するという性質のものではない。				
(3) 空港周辺環境対策事業 (1)住宅防音工事補助 (昭和48年度) (2)教育施設等防音工事補助 (昭和42年度) (3)移転補償等事業 (昭和42年度) (4)緩衝緑地帯等整備事業 (昭和48年度)	254	4,819 (3,221)	2,715 (2,022)	3,738	4,820	航空機騒音については、環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準」が定められており、当該基準の達成が航空機騒音対策の目的である。基準を達成していない空港については、関係住民の生活に障害が生じていることから、住宅・学校等の防音工事、緩衝緑地帯の整備、移転補償等を推進し、航空機騒音による障害の防止又は軽減を図り、地域住民の生活環境の改善に努める。	117					
(4) 一般空港等整備事業(直轄) (昭和31年度)	255	26,809 (26,133)	24,224 (23,996)	33,257	83,645	国際競争力を強化するための基盤であり、地域における広域的な交流の拠点である空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、その機能を確保・維持するとともに、航空における安全・安心を確保するための取組を着実に推進する。 ・老朽化した空港施設の更新・改良を実施する。 ・既存ストックを活用した旅客利便性向上等のための整備を実施する。 ・安全・安心の確保のため、滑走路誤進入対策や空港施設の耐震化等を実施する。	118	事業実施空港数 航空輸送上重要な空港のうち、一般空港について、地震等被災時における緊急物資等輸送拠点としての機能を確保する。				

(5)	一般空港等整備事業(補助) (昭和31年度)	256	5,629 (5,554)	3,663 (3,631)	1,676	3,741	国際競争力を強化するための基盤であり、地域における広域的な交流の拠点である空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、その機能を確保・維持するとともに、航空における安全・安心を確保するための取組を着実に推進する。 ・老朽化した空港施設の更新・改良を実施する。 ・既存ストックを活用した旅客利便性向上等のための整備を実施する。 ・補助率 50%等	-	事業実施空港数 地方公共団体が管理する空港における施設の適切な更新・改良等の実施(空港の運用状況により老朽化の進行に差が生じるため、定量的な目標を設定することは困難である。)
(6)	航空路整備事業(管制施設整備) (昭和27年度)	257	18,985 (18,730)	20,146 (19,518)	23,188	24,957	航空交通の安全確保を最優先としつつ、首都圏などの混雑空港・空域における航空交通容量の拡大やニーズの多様化に対応した効率的な運航を実現するために、管制施設等の性能を確保するとともに、我が国の航空交通の特徴を踏まえ、航空機側の性能向上と調和のとれた航空交通システムの整備を行う。 ・航空機の安全かつ円滑な航空交通の確保のために必要な管制施設の更新・改良	-	更新・改良事業を行う施設数 管制取扱機数(飛行計画ベース)
(7)	航空路整備事業(航空保安施設整備) (昭和27年度)	258	297 (281)	838 (781)	3,398	522	航空交通の安全確保を最優先としつつ、効率的な運航を確保するため、施設の安定運用に必要な整備を実施する。 ・航空機の安全かつ円滑な航空交通の確保のために必要な航空保安施設の更新・改良 ・縮退施設の撤去	-	・老朽化した航空保安施設の更新整備数 ・VOR施設の縮退数活動実績 ・本施設は、航空ネットワークの安全確保に不可欠な施設であるため、ICAOの考え方を元に、老朽化による施設停止割合10-5未満(サービス提供率99.99%以上)を常に満足させる ・平成29年度までに、52施設(平成22年度)のVOR施設を33施設縮減
(8)	国管理空港の経営改革の推進 (平成24年度)	259	-	55 (29)	341	561	国管理空港の経営改革については、地域の実情に応じた空港運営の効率化を通じた地域の活性化を図るため、PFI法の「公共施設等運営権制度」を活用した民間委託手法を空港管理形態の1つの選択肢として追加し、空港の民間委託を可能とするものである。 先行的に運営委託の検討が進められている仙台空港については、公共施設等運営権を設定した場合の運営権者の公募手続を進めており、平成27年度中の運営委託を目指している。仙台空港に続く空港についても、公共施設等運営権制度の活用による運営委託事業における各種論点等について調査等を実施する。	-	国管理空港の経営改革については、地域の実情等を踏まえつつ、実施することとしているため、定量的な指標を示すことは困難である。そのため、定性的な指標として、個別空港毎の経営改革の具体化を引き続き検討していく。 国管理空港の経営改革については、地域の実情等を踏まえつつ、実施することとしているため、定量的な指標を示すことは困難である。そのため、定性的な指標として、国管理空港の空港経営改革の実現を目指す。
(9)	地方航空路活性化プログラム (平成26年度)	新26-035	-	-	-	319	自治体や航空会社等を構成員とする地域の協議会による主体的な路線維持の取組のうち、国として評価したモデル的な取組を支援(支援期間3年間)することで、対象路線の路線の維持・活性化を図ることを目的とする。 なお、支援する取り組みの実証効果は、全国の他の地方路線の取組に波及させていくことを想定。	-	支援する対象路線における効果を定量的な指標設定することは困難であるが、対象路線の搭乗率、利便性等を改善することで、路線の活性化を図る。 地域の協議会による主体的な路線維持の取組のうち、国として評価したモデル的な取組として支援する路線
施策の予算額・執行額			284,371 (244,376)	315,447 (172,371)	307,784	271,448	施策に関する内閣の重要政策 (施策方針演説等のうち主なもの)	日本再興戦略(平成25年6月14日)「一、5. 立地競争力の強化①「国家戦略特区」の実現及び「③空港・港湾などの産業インフラの整備」	