

政策評価調書（個別票①-1）

【政策ごとの予算額等】

政策名	航空交通ネットワークを強化する		評価方式	総合 <input type="checkbox"/> 実績 <input checked="" type="checkbox"/> 事業	番号	6-25
歳出予算額（千円）	20年度	21年度	22年度	23年度要求額		
（ 当 初 ）	538,404,214	511,789,021	415,438,728	231,412,852		
（ 補 正 後 ）	563,203,896	539,203,875				
前年度繰越額（千円）	221,121,958	181,217,117				
予備費使用額（千円）						
流用等増△減額（千円）						
歳出予算現額（千円）	784,325,854 <0>	720,420,992 <0>				
支出済歳出額（千円）	596,555,665	635,663,934				
翌年度繰越額（千円）	181,217,117	78,704,525				
不用額（千円）	6,553,072 <0>	6,052,533 <0>				
達成すべき目標及び目標の達成度合いの測定方法	航空交通ネットワークを強化するため、大都市圏拠点空港の空港容量、国内線の自空港気象（台風除く）による欠航率、総主要飛行経路長など目標に関連した指標を定めており、統計により定量的にその達成度合いの測定を行っている。					
政策評価結果を受けて改善すべき点						
評価結果の予算要求等への反映状況	<p>○予算要求 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するために所要の予算を要求する。 （一般会計：平成23年度概算要求 60,989百万円 [22年度予算 105,847百万円] ） （特別会計：平成23年度概算要求 170,424百万円 [22年度予算 309,592百万円] ）</p> <p>○定員要求 航空交通量の増大が予想される中で、高い安全性を確保しつつ円滑かつ効率的な航空交通の形成を図るため、効率的な管制業務を提供するためなど所要の定員を要求する。 （定員要求：8名）</p>					

政策評価調書（個別票①-2）

【政策に含まれる事項の整理】

政策名		航空交通ネットワークを強化する				番号	6-25		(千円)
	整理番号	会計	組織/勘定	項	事項	予算科目		政策評価結果等 による見直し額	
						22年度 当初予算額	23年度 要求額		
対応表において● となっているもの	A	1	社会資本整備事業	空港整備	空港整備事業費	空港整備事業に必要な経費	156,495,249	30,663,367	
	A	2	社会資本整備事業	空港整備	北海道空港整備事業費	空港整備事業に必要な経費	8,673,878	4,131,296	
	A	3	社会資本整備事業	空港整備	離島空港整備事業費	空港整備事業に必要な経費	92,035	257,541	
	A	4	社会資本整備事業	空港整備	離島空港整備事業費	奄美群島空港整備事業に必要な経費	375,886	319,000	
	A	5	社会資本整備事業	空港整備	沖縄空港整備事業費	空港整備事業に必要な経費	6,753,840	7,022,972	
	A	6	社会資本整備事業	空港整備	航空路整備事業費	航空路整備事業に必要な経費	23,547,673	17,452,741	
	A	7	社会資本整備事業	空港整備	関西国際空港株式会社補給金	関西国際空港株式会社に対する補給金に必要な経費	7,500,000	7,500,000	
	A	8	社会資本整備事業	空港整備	航空機騒音対策事業資金貸付金	航空機騒音対策事業資金貸付けに必要な経費	18,824	0	
	小計							203,457,385	67,346,917
対応表において◆ となっているもの	B	1	社会資本整備事業	空港整備	収益回収公共事業資金貸付金償還金一般会計へ繰入	一般会計へ繰入れに必要な経費	2,616,534	2,616,534	
	B	2	社会資本整備事業	空港整備	国債整理基金特別会計へ繰入	国債整理基金特別会計へ繰入れに必要な経費	103,518,009	100,460,401	
	B	3	一般	国土交通本省	空港整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	空港整備事業の財源の社会資本整備事業特別会計空港整備勘定へ繰入れに必要な経費	33,431,890	29,524,420	
	B	4	一般	国土交通本省	北海道空港整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	空港整備事業の財源の社会資本整備事業特別会計空港整備勘定へ繰入れに必要な経費	2,927,800	2,159,000	
	B	5	一般	国土交通本省	離島空港整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	空港整備事業の財源の社会資本整備事業特別会計空港整備勘定へ繰入れに必要な経費	343,000	459,000	
	B	6	一般	国土交通本省	航空機燃料税財源空港整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	航空機燃料税財源の空港整備事業に係る社会資本整備事業特別会計空港整備勘定へ繰入れに必要な経費	64,205,110	27,009,580	
	B	7	一般	国土交通本省	航空機燃料税財源北海道空港整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	航空機燃料税財源の空港整備事業に係る社会資本整備事業特別会計空港整備勘定へ繰入れに必要な経費	4,810,000	1,711,000	
	B	8	一般	国土交通本省	航空機燃料税財源離島空港整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	航空機燃料税財源の空港整備事業に係る社会資本整備事業特別会計空港整備勘定へ繰入れに必要な経費	129,000	126,000	
小計							211,981,343	164,065,935	0
対応表において○ となっているもの	小計								<>
対応表において◇ となっているもの	小計								<>
合計							415,438,728	231,412,852	0

政策評価調書（個別票①-3）

【見直しの内訳・具体的な反映内容】

政策名	航空交通ネットワークを強化する			番号	6-25			
事務事業名	整理番号		予算額（千円）			見直し額（A）		政策評価結果又は執行状況の要求への反映内容
		22年度 当初 予算額	23年度 要求額	増減	(B)+ (C)-重 複	うち政策評価 結果の反映に よる見直し額 (B)	うち執行状況 の反映による 見直し額 (C)	
合計								

政策評価調書（個別票②） （政策評価書要旨）

評価実施時期：平成 年 月

担当部局名：
担当者(連絡先):

<p>政策名</p>	<p>航空交通ネットワークを強化する</p>	<p>番号</p>	<p>〇活力-6-25</p>
<p>政策の概要</p>	<p>高速交通手段の中でも航空は、今後も引き続き需要の増大が予想されることから、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。</p>		
<p>政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】</p> <p>（総合的評価） 航空機騒音に係る環境基準については、堅実に成果が上がっており、継続的な取組みにより達成率の向上を目指す。 また、大都市圏拠点空港の容量の増加に向けた空港整備等についても、着実に実施・推進しており、事業が完了するまでの間は指標は横ばい状態とはなるが、事業の成果として着実に空港容量の増加を図っており、引き続き目標値に向け空港容量の増加を図ってゆく。 空港の耐震性向上については、現在、基本施設等の耐震性調査を進めているほか、一部の空港において対策を実施中であり、今後、空港毎の耐震対策が完了すれば指標の実績値が向上することが見込まれ、全体的に施策目標の達成に向け順調な推移を示しており、引き続き目標達成に向け、関連する施策を行うことが必要である。</p> <p>（必要性） 今後の航空需要の動向等を踏まえ、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や既存ストックを活用した空港の高質化、利便性の向上を引き続き推進する必要がある。また、交通量の急増が予想されるアジア太平洋地域において航空交通容量の拡大を図り、国際需要に適切に対応していく必要がある。 また、地震災害時に、空港が災害復旧支援、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保など様々な役割を果たすことが出来るよう、基本施設等の耐震性の向上を推進する必要がある。 さらに、空港周辺における航空機騒音による障害発生に関し、当該障害を防止し、又は軽減するための工事を住宅等に実施し、空港周辺における生活環境の改善を図る必要がある。</p> <p>（効率性） ターミナル諸施設の利便性の向上など既存ストックを活用した空港の高質化等により、効率的な取組を実施し、併せて、高い安全性を確保しつつ、円滑かつ効率的な航空交通の形成を図るため、航空保安システムの整備等を推進する。 また、空港整備事業及び航空路整備事業にあたっては、「国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領」に基づき個別に事業の実施効果の分析を行っており、効率性の検証を行った上で、対処方針を決定している。</p> <p>（有効性） 大都市圏拠点空港の容量の増加に向けた空港整備事業等は、事業が完了するまでの間は指標が横ばい状態で推移していくが、成田国際空港の平行滑走路の2,500m供用開始等、着実に整備事業が目標値に向け進んでいる。また、航空保安システムの整備等を推進してきた結果、総主要飛行経路長の短縮が図られ、ヒトとモノの流れの増大に向けての対応が順調に進んでいると評価する。 航空機騒音に係る環境基準の達成を図るための防音工事等については、広報誌やホームページ等を通じて補助制度の周知を図るなどの取り組みにより、目標値までの数値を着実に伸ばしており、空港周辺において環境改善が実現できた。</p> <p>（反映の方向性） 今後の航空需要の動向等を踏まえ、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、引き続き航空交通ネットワークの強化を図る。 また、航空における安全・安心の確保のため、空港の耐震性向上、滑走路誤進入対策を引き続き実施する。</p>		

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				19年度	20年度	21年度		
航空交通ネットワークを強化する	国内航空ネットワークの強化割合 (①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率、③総主要飛行経路延長)	万回	49.6 (首都圏) 17年度	50.3	50.3	52.3	17年度比約17万回増(首都圏) *22年度以降、安全性を確保した上で段階的に	①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(成田:約2万回、羽田:昼間約11万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。 ②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率(平成15~17年度平均)を平成24年度には約1割削減することを目標とした。 ③平成23年度までに国内の合計75路線をRNA V化した場合の総飛行経路長の短縮率を目標とした。
		%	0.4 15~17年度平均	0.31	0.28	—	約1割削減 24年度	
		海里	18,266,438 18年度	17,957,170	17,919,651	17,796,200	18年度比2%短縮 23年度	
国際航空ネットワークの強化割合	万回	49.6 (首都圏) 17年度	50.3	50.3	52.3	17年度比約17万回増(首都圏) *22年度以降、安全性を確保した上で段階的に	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(成田:約2万回、羽田:昼間約11万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。	
航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	%	94.7 18年度	94.7	94.8	94.8	95.0 23年度	航空機騒音に係る環境基準を達成していない空港について、周辺住民の生活環境改善のため、民家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。目標値については現状及び近年の推移を踏まえ設定。将来的に100パーセントを目指す。	
地震時に緊急物資輸送など防災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	割	約4 18年度	約4	約4	約4	約7 24年度	地震時の緊急物資輸送等を円滑に行うため、空港の耐震性向上を進めることにより、防災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。	
管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数	件/100万発着回数 ※()内は単年度実績	1.1 15~19年度平均	1.1 (2.04)	1.4 (1.56)	1.2 (0.52)	約半減 20~24年度平均	地上走行航空機の監視能力の向上や視覚的支援等、管制官やパイロットに対する各種支援システム等を段階的に充実強化することにより、滑走路誤進入に係る重大インシデントの発生件数を約半減させることを目標とした。	

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	社会資本整備重点計画	平成21年3月31日	国内航空ネットワークの強化割合【①大都市圏拠点空港の空港容量の増加『平成17年度比約17万回増(首都圏)(22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)』 『②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率 0.40%(H15~H17年度平均値)→約1割削減(H24年度)』 『③総主要飛行経路延長 18,266,438海里(H18年度)→H18年度比2%短縮(H23年度)』】 国際航空ネットワークの強化割合【大都市圏拠点空港の空港容量の増加『平成17年度比約17万回増(首都圏)(22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)』 地震時に緊急物資輸送など防災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【約4割(H18年度)→約7割(H24年度)】 管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数【1.1/100万発着回数(H15~H19年度平均)→約半減(H20~H24年度平均)】
	新成長戦略	平成22年6月18日	(3) アジア経済戦略 (アジア市場一体化のための国内改革、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れ倍増) 羽田の24時間国際拠点空港化やオープン・スカイ構想の推進、ポスト・パナマックス船対応の国際コンテナ・バルク戦略港湾の整備等により、外国人観光客やビジネスマン等のヒトの流れやモノの流れを作り出す。
国土交通省成長戦略	平成22年5月17日	3. 航空分野 戦略1: 日本の空を世界へ、アジアへ開く(徹底的なオープンスカイの推進) 戦略2: 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化 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 戦略4: バランスシート改善による関空の積極的強化 戦略5: 真に必要な航空ネットワークの維持 戦略6: LCC 参入促進による利用者メリット拡大	