

平成28年度実施施策に係る政策評価の事前分析表

(国土交通省28-⑭)

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 木村 典夫		
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29年8月
業績指標	初期値	実績値					評価結果	目標値	目標年度	業績指標の選定理由、目標値(水準・目標年度)の設定の根拠等				
		目標値設定年度	23年度	24年度	25年度	26年度								27年度
89 首都圏空港の空港処理能力	74.7万回	平成27年度	-	-	-	-	100% (74.7万回)	74.7万回 + 最大7.9万回	平成32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)の空港処理能力の増加を目標とした。				
90 首都圏周辺の都市における国際線就航都市数	88都市	平成25年	-	-	88	92	101	アジア主要都市並	平成32年	「首都圏周辺の都市における国際線就航都市数」の増加は、航空交通ネットワークの強化に直結するため。比較対象としては、近隣のアジア主要5都市(ソウル・香港・シンガポール・北京・上海)が適当であり、オリンピックイヤーである2020年度(平成32年度)迄に上記アジア主要都市並の就航都市数を目標とするもの。				
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	-	59%	73%	73%	74%	74%	平成28年度	平成16年度の新潟県中越地震等大規模地震発生時において、空港が緊急物資の拠点等としての役割を果たしたように、地震災害時には、空港は緊急物資及び人員等の輸送基地としての役割が求められる。このため、航空輸送上重要な空港において、滑走路、誘導路等の耐震化を図り、空港の耐震性向上を進めることにより、救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を確保し、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)	28年度行政事業レビュー事業番号	予算額計(執行額)			28年度当初予算額(百万円)	達成手段の概要	関連する業績指標番号	達成手段の目標(28年度) (上段:アウトプット、下段:アウトカム)						
		25年度(百万円)	26年度(百万円)	27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)	263	30,825 (30,059)	40,464 (39,541)	31,300 (30,469)	53,424	国土交通省成長戦略会議に基づき、首都圏空港(羽田空港及び成田空港)の空港処理能力を2020年までに7.9万回(羽田空港:3.9万回、成田空港:4万回)拡大することにより、首都圏の国際競争力強化、増加する訪日外国人旅行者の受入体制強化、経済成長の促進を図るもの。 (東京国際空港) 飛行経路見直しに必要となる航空保安施設、誘導路等の施設整備、駐機場の整備、国際線・国内線地区を結ぶトンネル(際内トンネル)の整備、空港アクセス道路の改良、C滑走路等の耐震対策、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機器の更新・改良 (成田国際空港) 庁舎耐震対策、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機器の更新・改良	89	- -						
(2) 関西国際空港整備事業 (大阪国際空港:昭和33年度) (関西国際空港:昭和59年度)	264	7,601 (7,370)	8,380 (8,146)	7,420 (7,251)	8,209	・関西国際空港・大阪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・伊丹のコンセッションによって民間事業者がそのノウハウを最大限に活用しつつ、より効率的で緊張感ある経営を実現出来る仕組みを確立すること等により、関西空港の早期の確実な返済を行い、関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化及び関西全体の航空輸送需要の拡大を図る。	-	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) 中部国際空港整備事業 (中部国際空港:平成10年度)	265	1,280 (1,218)	2,521 (2,361)	365 (353)	1,166	・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。	-	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。						
(4) 空港周辺環境対策事業 (昭和42年度)	266	3,739 (2,923)	4,520 (2,298)	2,502 (1,913)	2,085	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。	-	住宅防音工事実施家屋数 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率						
(5) 一般空港等整備事業(直轄) (耐震対策事業を除く) (昭和31年度)	267	28,643 (27,999)	46,811 (45,838)	58,956 (57,124)	71,277	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。 ・滑走路増設事業を実施する。 ・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。	-	事業実施空港数 滑走路増設事業を実施し、空港の処理能力を向上する。施設の老朽化を起因とした航空機事故を起こさない。						

(6) 一般空港等整備事業(直轄) (耐震対策事業) (平成19年度)	268	4614	6,230	4,545	6,763	航空輸送上重要な空港等において、地震災害時に、緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持や背後圏経済活動の継続性確保、飛行中の航空機の安全確保を図るため、最低限必要となる基本施設等並びに管制施設等の耐震対策を実施する。	91	事業実施空港数
		(4,465)	(6,074)	(4,472)				平成32年度までに、航空輸送上重要な空港等のうち、一般空港等について、地震災害時における救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を確保する。
(7) 一般空港等整備事業(補助) (昭和31年度)	269	1676	2,898	3,335	1,716	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。 ・補助率 50%等	-	事業実施空港数
		(1,639)	(2,802)	(3,178)				施設の老朽化を起因とした航空機事故を起こさない。
(8) 航空路整備事業(管制施設整備) (昭和27年度)	270	23188	25,167	24,831	30,643	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
		(22,843)	(24,454)	(24,377)				管制取扱機数(飛行計画ベース)
(9) 航空路整備事業(航空保安施設整備) (昭和27年度)	271	3398	670	1,028	1,175	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
		(2,892)	(625)	(976)				・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99.999%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
(10) 国管理空港の経営改革の推進 (平成24年度)	272	341	561	574	582	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活用して、平成28年7月より民間事業者による空港運営が開始される。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検討・整理するとともに、実施方針、要求水準書、実施契約書の公募書類等の作成、空港ビル等の経営一体化推進のための調査等を実施する。	-	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る観点から地方自治体や空港ターミナルビル会社等と調整しつつ実施することとしているため、活動指標及び活動実績を定量的に示すことは困難である。
		(296)	(216)	(281)				国管理空港の経営改革の実現
(11) 地方航空路活性化プログラム (平成27年度)	298	-	318	313	282	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。 支援する対象路線は、地域の協議会から取組を公募し、外部有識者からなる懇談会により評価し、国として対象路線を選定。実施する際に必要となる経費について国が3年間支援を行うとともに、取組の成果については有識者懇談会により評価・検証を行い、地域の協議会が評価等の結果をもとに改善等を含めた取組を実施。 モデル的取組の実証効果は、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。	-	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
		-	(312)	(312)				取組を通じて実証効果が確認され、モデル的取組として提示できる実証数
施策の予算額・執行額		337,065 (262,632)	342,938 (274,680)	328,404	276,169	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27年6月30日) 5. 立地競争力の更なる強化 (3) iv) 都市の競争力の向上と産業インフラの機能強化等	
備考								