

目標別指標項目の整理

目標	No.	指標 (H21研究会ベース)	指標 (分科会検討結果)	検討内容(要点)	直接指標 ◎ 関連指標 △ 参考指標 ▲ 参考データ ※
I. 安全性の向上 【安全性を5倍】	【I-1】	飛行回数当たりの航空保安業務に起因する事故及び重大インシデントの発生件数	航空保安業務に起因する航空機事故及び重大インシデントの発生件数 → 過去5ヶ年の平均発生件数を半減(1/2)する	・代表的な事案は滑走路誤進入及びニアミス ・過去5ヶ年の発生件数の平均値を1/2とする ・交通量の2乗に比例する前提から飛行回数当たりの割合を対象とすることは不適	◎
	【I-2】	飛行回数当たりのTCAS(航空機衝突防止装置)のRA(回避指示)の発生件数	TCAS(航空機衝突防止装置)のRA(回避指示)発生件数	・RA発生件数のみで航空交通システムの安全性を測ることはできない ・事例から航空保安業務に起因するものを抽出し分析する	※
	定性的 評価項目	小型航空機に適したIFR環境の整備状況 ..... ヒューマンエラー対策の実施状況 ..... 各国との安全性の比較	同左	適宜整理	※
II. 航空交通量の増大への対応 【管制処理容量を2倍】	【II-1】	混雑空域のピーク時間帯における単位時間当たりの取扱機数	混雑空域のピーク時間帯における処理機数の拡大 → 単位時間あたりの処理機数を2倍(検討中)	・混雑空域における上空通過機も含めた単位時間あたりの処理機数を航空交通量の増大への対応を表す直接指標とする	◎
	【II-2a】	我が国における飛行回数(国際線、国内線、上空通過機)	我が国における飛行回数(国際線、国内線、上空通過機の合計)	・航空交通量増大はCARATSの前提条件 ・従来から航空交通需要予測のベースとなっている飛行回数について、CARATSにおいて監視する	前提 △
	【II-2b】	- NEW -	我が国における飛行計画取扱機数(国際線、国内線、上空通過機の合計)	・航空交通量増大はCARATSの前提条件 ・航空交通システムとしての参考指標とし、今後、適宜データを活用するものとする。(上記、飛行回数とほぼ連動する)	前提 △
	【II-3】	平均ATFM遅延	平均ATFM遅延時間 → 平均ATFM遅延時間の短縮	・ATFM遅延を減少(充足率を増加)させることと管制処理容量の拡大との関連を解析する ・数年単位での短期的な運用評価としては有効であっても2025年	▲
	【II-4】	充足率(ATFM遅延なしの便数の割合)	ATFM遅延時間が割り当てられていない機数割合(充足率) → 基準年の充足率を維持	まで長期的な指標には不向き (現行のATFMの手法が将来的に継続するとは限らない)	▲
	【II-5】	- NEW -	航空交通システムのシステムダウン又はサービス提供時間 → システムダウン時間の短縮	・システムダウンは稀であり、サービス提供時間にほとんど問題が見られないことから、結果的には現状を下回らないことが想定される	▲
III. 利便性の向上 【サービスレベルを10%向上】	【III-1】	(定時性) ①15分以上の出発・到着遅延便の割合	(定時性) 全出発・到着便に対する15分を超える出発・到着遅延便の割合 → 遅延率を10%改善	・主要空港として発着回数の多い10空港を設定 ・スポットデータ取得に係る現況を確認 ・出発のみでなく到着も指標とする	◎
	【III-2】	(定時性) ②平均出発・到着遅延時間	(定時性) 全出発・到着便に対する平均出発・到着遅延時間 → 遅延時間を10%短縮(検討中)	・主要空港として発着回数の多い10空港を設定 ・遅れの程度、遅延要因分析が必要であり、一概に時間短縮が良いとは言えない	△
	【III-3】	(就航率) 自空港気象の影響(台風等を除く)による欠航便の割合	(就航率) 到着便に対する自空港の気象の影響による欠航便の割合 → 過去3ヶ年の平均欠航率を10%改善	・各空港における欠航便の情報を整理し、全到着便に対する自空港の気象の影響による欠航便の割合を求める ・年毎の特異性を排除するために過去3ヶ年の平均欠航率を指標値とする	◎
	【III-4】	(速達性) 主要路線における出発から到着までの運航時間(地上走行時間+飛行時間)	(速達性) 主要路線におけるGate To Gateの運航時間 → Gate To Gateの運航時間を10%短縮する	・主要な路線として、発着回数、距離及び就航便を考慮し9路線を設定 ・主要路線毎の平均運航時間を算出しその傾向を分析	◎

IV. 運航の効率性向上 【燃料消費量を10%削減】	【IV-1】	【参考値として】 航空機型式別の燃料消費量	1フライト(大圏距離)当たりの消費燃料削減 → 消費燃料を10%削減	・運航者からの実データの提供が必要 ・算出方法の詳細な検討が必要 ・様々な角度からの解析に活用可能	◎
	【IV-2】	飛行経路の延伸率(大圏距離と実飛行距離、飛行計画距離と実飛行距離の割合)	飛行経路の延伸距離(延伸率) → 延伸距離の短縮を目指す	・既に大都市間のRNAV経路によりかなり短縮されてきていることから自ずと限界がある	▲
	【IV-3】	希望高度取得率	希望高度取得率 → 取得率の向上を目指す	・「希望高度を取得とは」、確たる定義が困難 ・明らかに希望高度以外の飛行となったケースのデータによる分析が可能か(検討中)	▲
	【IV-4】	運航効率のよい到着方式の実施割合	運航効率のよい到着方式の実施割合 → 実施割合の向上を目指す	・将来的にCDOがTBOを見据えた到着方式を考慮する必要がある	▲
	【IV-5】	平均地上走行時間	平均地上走行時間 → 時間分析	・対象空港をデータ取得可能な主要9空港に設定 ・地上走行及び飛行時間と消費燃料の因果関係などの解析に活用できる	※
V. 航空保安業務の効率性向上 【効率性を50%以上向上】	【V-1】	管制官等一人当たりの飛行回数	管制官等一人当たりの飛行計画取扱機数 → 取扱機数を50%増	・人員リソース面から管制官等の定義を明確化 ・飛行回数を飛行計画取扱機数とする	◎
	【V-2】	単位整備費当たりの飛行回数	3ヶ年平均の整備費当たり飛行計画取扱機数 → 取扱機数を50%増	・財源リソース面からの整備費の定義を明確化 ・過去3ヶ年の整備費の平均を単位整備費とする ・飛行回数の飛行計画取扱機数とする	◎
VI. 環境への配慮 【CO2排出量を10%削減】	【VI-1】	運航の効率性の向上に関する指標と同様	1フライト(大圏距離当たり)のCO2排出量削減 → CO2 排出量を10%削減	・上記の【IV-1】と同様	◎
	【VI-2】	航空保安施設等に係る電気使用量	飛行計画取扱機数当たりの航空保安施設等に係る総電気使用量 → 削減	・航空保安施設等に係る総電気使用量の定義を明確化 ・施設毎の分類は困難 ・汎用器機への分散も想定され、確実に削減できるとは言い難い	△
	定性的 評価項目	騒音軽減対策の実施状況	同左	・PBNによる騒音軽減に寄与する新たな進入方式の導入等について適宜、整理	※
VII. 国際プレゼンスの向上 ＜参考とする指標＞	VII-①	将来の航空交通システムに関する協力関係を結んだ国の数	同左	・すでに必要と考えられる主要近隣国等とは二国間関係を構築済みであり、今後はマルチの場で地域として議論する方向にシフト	※
	VII-②	航空交通システムに関する国際機関等で活躍する日本人の数	同左	・財源等を考慮すると、短期的に急増することは難しい状況である	
	VII-③	我が国における国際会議等の開催件数	同左	・財源等を考慮すると、数多く毎年開催出来る性質のものではない	
	VII-④	国際会議等に提出したワーキングペーパーの数	同左	・国際プレゼンスのためにペーパーを出すものではなく、その時点で必要なペーパーを出すものであるが、増加することが期待できる	
	VII-⑤	外国人研修生の受入れ人数	同左	・昨今のODAを取り巻く状況は極めて厳しくなっており、今後の傾向は不透明	
	定性的 評価項目	アジア太平洋地域における将来の航空交通システムの構築に関する貢献	産学官としての世間にPRできるものを抽出する	適宜整理	