

## CARATS目標指標の推移

※基準値より悪化している指標は赤字化している指標は赤字

## I 安全性の向上

指標	目標値	2008 (基準値)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
航空保安業務に起因する航空事故及び重大インシデントの発生件数	1.0件 (5ヶ年平均)	2.0 (2004～2008年度)	1.8 (2005～2009年度)	1.8 (2006～2010年度)	2.0 (2007～2011年度)	1.6 (2008～2012年度)	1.2 (2009～2013年度)	1.0 (2010～2014年度)	0.6 (2011～2015年度)	0.4 (2012～2016年度)	0.2 (2013～2017年度)	0.4 (2014～2018年度)	(2015～2019年度)

## II 航空交通量の増大への対応

指標	目標値	2008 (基準値)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
混雑空域のピーク時間帯における処理機数の拡大 一単位時間あたりの処理機数を2倍（東京管制部10セクターにおける1時間当たりの処理機数のピーク値）	432機	216	212	215	230	244	259	258	251	265	271	266	270

## III 利便性の向上

指標	目標値	2008 (基準値)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
(定時性) 到着便に対する15分を超える到着遅延便の割合	8.47%	9.41	8.93	9.30	9.51	10.55	12.07	12.99	11.27	13.36	14.16	13.49	12.15
(定時性) 出発便に対する15分を超える出発遅延便の割合	5.06%	5.62	5.57	6.14	6.81	7.31	8.12	9.27	8.06	9.90	11.12	10.51	9.69
(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	0.26% (3ヶ年平均)	0.29 (2006～2008年度)	0.27 (2007～2009年度)	0.23 (2008～2010年度)	0.29 (2009～2011年度)	0.32 (2010～2012年度)	0.36 (2011～2013年度)	0.40 (2012～2014年度)	0.38 (2013～2015年度)	0.38 (2014～2016年度)	0.37 (2015～2017年度)	0.42 (2016～2018年度)	0.47 (2017～2019年度)
(速達性) 主要路線におけるGate to Gateの運航時間	91.3分	101.4	102.0	103.2	104.8	105.6	105.2	106.2	106.3	107.2	107.0	107.2	107.3

## IV 運航の効率性向上

指標	目標値	2008	2009 (基準値)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1フライト(大圏距離)当たりの消費燃料削減 (主要路線別、機種別)	76.3lb/NM大圏距離 (B767-300型機 大阪=東京)		84.8	83.9	82.0	81.5	82.8	82.9	79.7	79.1	78.0	78.7	78.1

## V 航空保安業務の効率性向上

指標	目標値	2008 (基準値)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
管制官等一人当たりの飛行計画取扱機数	150 (2008年度を 基準(100)とする)	100	99	105	109	120	130	138	145	151	156	162	162
3ヶ年平均の整備費当たり飛行計画取扱機数	150 (2008年度を 基準(100)とする)	100	90	102	125	172	202	192	172	146	135	129	126

## VI 環境への配慮

指標	目標値	2008	2009 (基準値)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1フライト(大圏距離)当たりのCO2排出量削減 (主要路線別、機種別)	0.106 t/NM大圏距離 (B767-300型機 大阪=東京)		0.118	0.117	0.115	0.114	0.116	0.116	0.111	0.110	0.109	0.110	0.109

(参考)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
飛行計画取扱機数	1,298,815	1,269,787	1,318,179	1,353,689	1,449,209	1,537,566	1,618,737	1,681,719	1,753,477	1,804,309	1,858,365	1,858,464

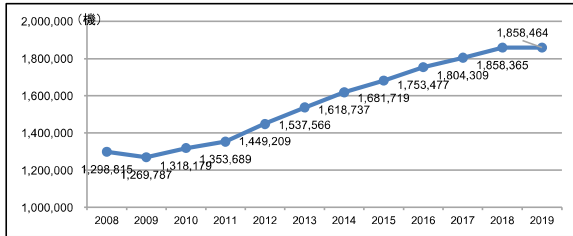
# これまでのCARATS目標指標の傾向分析

## 指標全体の概要:

○安全性の向上、航空交通量の増大への対応、運航の効率性向上、航空保安業務の効率性向上、環境への配慮に係る指標については改善傾向にあり、一部の指標については目標値を達成しているものもある。

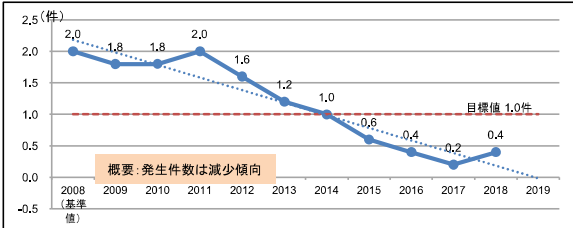
○利便性の向上に係る指標については、全体的に悪化傾向にある。

### (参考) 飛行計画取扱機数



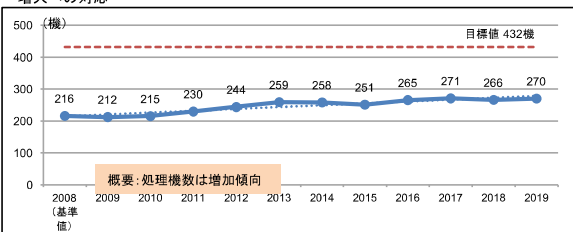
## I 安全性の向上

### 重大インシデント発生件数



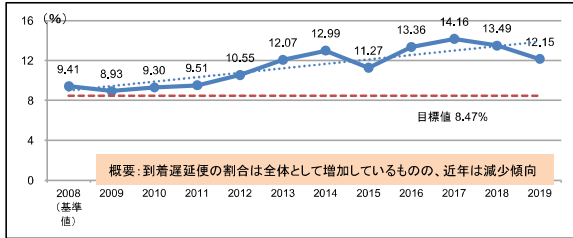
## II 航空交通量増大への対応

### ピーク時間帯における処理機数

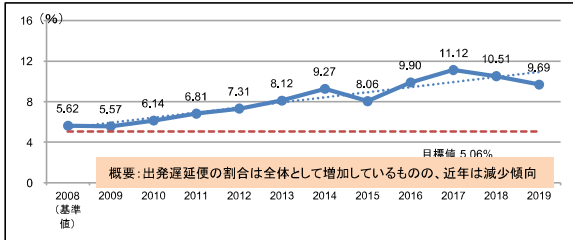


## III 利便性の向上

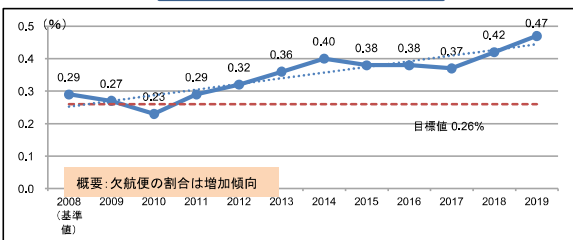
### 15分を超える到着遅延便の割合



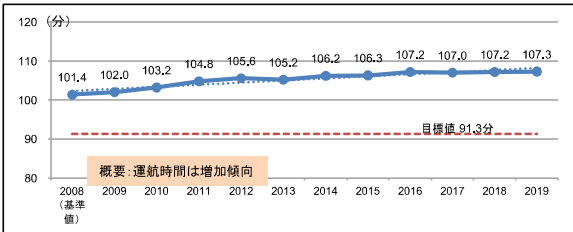
### 15分を超える出発遅延便の割合



## 気象の影響による欠航便の割合

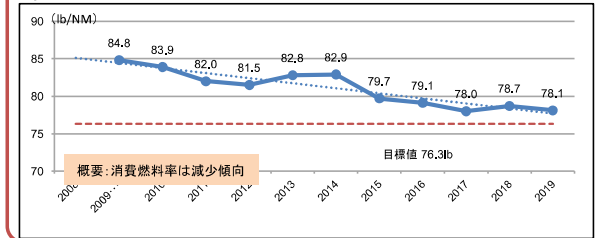


## Gate to Gateの運航時間



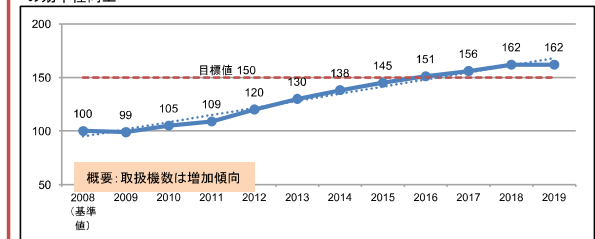
## IV 運航の効率性向上

### 消費燃料

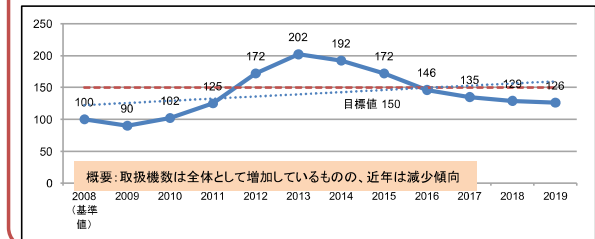


## V 航空保安業務の効率性向上

### 管制官等一人あたりの飛行計画取扱機数



## 整備費あたりの飛行計画取扱機数



## VI 環境への配慮

### CO2排出量

