

## 空港の整備等に関する行政評価・監視の勧告に基づく改善措置状況（回答）の概要

### 【調査の実施時期等】

- 1 実地調査時期 : 平成 11 年 8 月～13 年 5 月
- 2 調査対象機関 : 内閣府、国土交通省、空港設置・管理者（特殊法人、地方公共団体等）、航空運送事業者等

【勧告日及び勧告先】 平成 13 年 5 月 24 日、内閣府及び国土交通省に対し勧告

【回答年月日】 内 閣 府 平成 14 年 3 月 28 日  
国土交通省 平成 14 年 3 月 27 日

### 【行政評価・監視の背景事情】

厳しい財政事情の下、空港整備を含む公共事業について、重点的かつ効果的实施が求められており、事業の採択時等において、その必要性等の観点からの的確な評価が必要。このため、空港整備事業の採択時の評価の基となる需要予測の精度の一層の向上、費用対効果分析の的確な実施が必要  
また、評価の透明性等の確保のため需要予測の方法の公開等が必要  
本行政評価・監視は、空港の整備等に関する行政運営の実態について調査し、関係行政の改善に資するため実施

主 な 勧 告 事 項	関係府省が講じた改善措置状況
<p>1 効率的かつ効果的な空港整備等</p> <p>(1) 需要予測の精度の一層の向上及び透明性の確保 (勧告)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>空港の需要予測の方法について、次の事項を検討の上、留意すべき事項を取りまとめ、これを事業主体に示すこと。</p> <p>) 地域間旅客流動量について、需要予測を実施する空港によって予測結果が大きく異なることがないようにするための予測方法に係る基本的事項</p> <p>) 地域内における自空港勢力圏への地域間旅客流動量の配分や航空分担率の算定等、地域の特性を考慮した指標、基礎データ及び前提条件を選定して予測が行われる事項について、当該指標等の選定根拠の明確化、予測手法の信頼性の検証等のために必要な事項</p> <p>また、空港勢力圏が相当程度重複すると考えられる複数の空港が整備される場合においては、地域内の他空港及び地域全体の需要の見込みを明らかにすることとし、この点についても事業主体に示すこと。</p> </div> <p>(説明)</p> <p>需要予測の方法については基準は特に定められていないが、一般的には、いわゆる「4段階推定法」が用いられている。</p> <p>新設あるいは滑走路延長事業を実施し平成元年度以降10年度までに供用開始した空港で、需要予測値と利用実績値の対比が可能な15空港のうち9空港で実績値が予測値を下回り、うち4空港では予測値の半分以下の実績</p>	<p>空港の需要予測の方法については、勧告の趣旨を踏まえ、国内航空需要予測の一層の精度向上のために留意すべき事項を取りまとめた「国内航空需要予測の一層の精度向上について(平成13年12月25日付け航空局長決定。以下「留意事項」という。)を定め、今後はこれに基づき需要予測を実施することとした。</p> <p>当該留意事項においては、国内航空旅客の需要予測方法について、国内旅客総流動量、地域別旅客流動量、地域間旅客流動量(都道府県間及び都道府県を細分化した地区間) 機関分担交通量(航空分担率)の各段階に分けて予測を行うこととし、需要予測を実施する空港によって予測結果が大きく異なることがないように地域間旅客流動量の予測方法に係る基本的な事項を定めるとともに、地域の特性を考慮した指標、基礎データ及び前提条件を選定して予測が行われる事項については、当該指標等の選定根拠の明確化、予測手法の信頼性の検証等のために必要な事項を定めたところである。また、自空港又は近接する他空港が新設される場合の需要予測においては、自空港及び近接する他空港の総需要を算定の上、予測結果の妥当性の確認を行うこととした。</p> <p>また、各地方公共団体に対しては、「今後の需要予測の実施について」(平成13年12月25日付け国空計第81号航空局飛行場部計画課長通知。</p>

主 な 勧 告 事 項	関係府省が講じた改善措置状況
<p>(地域間旅客流動量の予測)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>同一時期に予測したにもかかわらず、同一の都道府県間の旅客流動量の予測値が、予測を実施した空港によって大きく異なっている例あり</li></ul> <p>(航空分担率の予測)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>空港勢力圏の細分を行わず空港勢力圏内の中心都市のみで予測し、当該中心都市が空港近接地であるために、結果的に、空港勢力圏を細分した地区別に予測した場合に比較して高い航空分担率が適用されているとみられる例あり</li><li>航空旅客数の把握範囲に対し鉄道旅客数の把握範囲が狭いため、算出された航空分担率実績値は実際より高い値となっているとみられる例あり</li></ul> <p>他の空港と空港勢力圏が相当程度重複すると考えられる空港が整備される場合、空港整備の必要性の評価においては、当該空港の需要のみならず、地域内の他空港及び地域全体の需要の見込みが明らかである必要あり。しかし、地域内の他空港及び地域全体の需要の見込みが明らかにされている例なし</p> <p>(勧告)</p> <div data-bbox="181 1002 1133 1197" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p>国土交通省が実施する需要予測について、使用した予測手法、基礎データ等のうち部外からの予測方法の検証に必要なものの記録を整備・保存し、これを公開すること。</p><p>また、地方公共団体に対し、同様の措置を講ずるよう要請すること。</p></div> <p>(説明)</p> <p>需要予測の客観性・透明性の確保のため、需要予測の方法の公開が必要</p>	<p>以下「計画課長通知」という。)により、上記留意事項を示した。</p> <p>国土交通省が実施する需要予測については、勧告の趣旨及び行政機関の保有する情報の公開に関する法律（平成11年法律第42号）等関係法令を踏まえ、予測方法の検証に必要な記録を整備・保存し、これを公開することとした。</p> <p>また、各地方公共団体に対しては、上記計画課長通知により、予測方法の検証に必要な記録を整備、保存するとともに、公開の求めがあればこれに対応するよう要請</p>

主 な 勧 告 事 項	関係府省が講じた改善措置状況
<p>需要予測の方法の公開に当たっては、予測方法の部外からの検証が可能となるような内容を記述した記録の整備・保存が不可欠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省：記録は保存されているが、予測方法の検証に足る内容となっておらず</li> <li>・地方公共団体：記録は保存されているが、予測方法の十分な検証を行うには記述内容が不十分な例あり</li> </ul> <p>(2) 空港整備事業の評価の的確な実施 (勧告)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>供給者便益の計測において、管制等業務及び気象等業務に係る収入及び費用の増加額を参入するよう、費用対効果分析マニュアルを見直すこと。</p> <p>併せて、空港管理業務、管制等業務及び気象等業務について、費用対効果分析の対象空港ごとに供給者便益の計測に必要な費用を整理・集計し、把握すること。</p> </div> <p>(説明)</p> <p>国土交通省は、平成 11 年度に空港整備事業の採択時等の評価の一要素である費用対効果分析マニュアルを策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用対効果分析マニュアルでは、供給者便益(空港整備により空港管理者等が受ける増収の便益)の計測において、空港の運営上必要不可欠な管制等業務及び気象等業務に係る収入及び費用の増加額を参入するものとされておらず、不十分</li> </ul>	<p>空港整備事業の評価については、勧告の趣旨を踏まえ、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル1999」を平成 14 年度中に改訂するべく、13 年 9 月以降、学識経験者等から成る「空港整備事業の総合的・体系的評価に関する調査委員会」を開催して検討を進めているところ</p> <p>その中で、供給者便益の計測において、管制等業務及び気象等業務に係る収入並びに費用の増加額を新たに算入するとともに、併せて、空港管理業務、管制等業務及び気象等業務について、費用対効果分析の対象空港ごとに供給者便益の計測に必要な費用を整理・集計する方向で検討中</p>

主 な 勧 告 事 項	関係府省が講じた改善措置状況
<p>( 3 ) 重点的かつ効果的な空港整備等 ( 勧告 )</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>今後、計画又は検討されている空港整備事業の採択に当たり、空港の新設等については、首都圏の空港の発着枠の拡大見込み及び近隣空港の運航便数に十分配慮して行うこと。</p> </div> <p>( 説明 )</p> <p>昭和 42 年度以降空港整備 5 箇年計画を策定するとともに、45 年度に空港整備特別会計を創設し、着陸料等を原資として空港整備事業を推進</p> <p>空港整備特別会計については、近年、一般会計からの受入れの額が増加しており、一層事業の重点化・効率化が求められる状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港の新設事業の採択に当たり、当該事業の検討当時、需要に影響を与えたとみられる要素を取り込んだ需要予測の方法が確立されていなかったこと等から、これを勘案できなかった例あり。しかし、近年、当該要素を予測に取り込むことが可能となりつつあり、今後の空港の新設等において、このような要素に十分配慮することが必要</li> <li>・ 空港新設時の検討では東京国際空港等との間の路線で多くの需要を予測していたが、東京国際空港等への便数を当初想定したとおりに確保できず、さらに近隣空港の方が運航便数が多く、このようなことが要因の一つとなって、実績が予測を下回ることとなったと考えられる地方公共団体管理空港の例あり。近年、国管理空港では運航便数の要素を予測に取り込む等の状況あり</li> </ul>	<p>空港整備事業については、国土交通省としての公共事業改革への取組方針を示した「国土交通省における公共事業改革の取組」(平成 13 年 6 月 21 日)において、大都市圏拠点空港の整備を最優先とし、今後の地方空港の新設については離島を除き抑制することとしたところ</p> <p>また、今後の空港整備事業の採択に当たっては、勧告の趣旨を踏まえ、首都圏の空港の発着枠の拡大見込み及び近隣空港の運航便数に十分配慮して行うこととする。</p>

主な勧告事項	関係府省が講じた改善措置状況
<p>2 航空保安無線施設の効果的整備 (勧告)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>VORと併設されている空港用NDBについては、航行の安全に支障がない場合には廃止すること。</p> <p>滑走路の双方向にILSを設置することにより運航の円滑化及び安全性の向上に効果が見込まれる空港については、ILSの増設を検討すること。</p> </div> <p>(説明)</p> <p>NDB（無指向性無線標識施設）とVOR（超短波全方向無線標識施設）は同様の用途（空港への着陸方式、航空路の設定等）に利用。NDBはVORに比べて測定精度が低く、VORが無線標識施設の中心的な役割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>調査した31空港中、20空港においてVORとNDB（24施設）が併設。これらNDBの多く（15施設）は、VORと同様の用途のものであることなどから存置の必要性が乏しい。</li> </ul> <p>着陸機数が多く悪天候時においても航空機の円滑な運航の確保が必要な空港の中には、滑走路の双方向にILS（計器着陸装置）が設置されているものあり（4空港）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在ILSが設置されていない滑走路方向へのILSの増設を行うことにより、気象に起因して多数発生している欠航あるいは離発着の遅れの解消が可能な空港の例あり</li> </ul>	<p>NDBの廃止については、勧告の趣旨を踏まえ「NDB（無指向性無線標識施設）の廃止計画について」（平成13年6月26日付け国空保第28号航空局管制保安部長通知）を定めたところ</p> <p>その中で、フェーズ計画として、平成18年度までに26局を廃止することとした。フェーズ計画は、VORの性能向上、定例的な空中線点検の見直しを行ったこと等を背景として、VORと併設されているNDBの中から、安全性、運航上の支障等について検討し、併せてユーザー（航空会社等）の意見も踏まえ、廃止可能なものを廃止することとしたもの</p> <p>さらに、フェーズ計画に引き続き、フェーズ及び計画により、全地球的航法衛星システム（GNSS）の導入等を背景として、航空の安全に支障をあたえない範疇で漸次廃止する予定</p> <p>なお、NDBは、平成9年度から機器更新を行わないこととしている。</p> <p>双方向ILSの設置については、新千歳空港、新東京国際空港及び関西国際空港において既に運用に供されているところであるが、これに加え、現在、中部国際空港及び福岡空港において整備を進めているところ</p> <p>また、その他の空港における双方向ILSの設置についても、勧告の趣旨を踏まえ、障害物件の状況、空域確保の可能性、用地買収に係る費用等の整備費、最低気象条件の改善効果等について調査し、費用対効果分析を進め、その可能性について検討することとする。</p>

主 な 勧 告 事 項	関係府省が講じた改善措置状況
<p>3 保守管理業務の合理化・適正化 (勧告)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>管制技術業務については、保守対象施設数が一定数を越えた場合あるいは特定の保守対象施設が整備された場合には一律に増員することとしている施設規模要員の配置基準の考え方を業務実施方法及び業務量を勘案したものとなるよう見直し、適正な要員配置を図ること。</p> </div> <p>(説明)</p> <p>全国 94 空港のうち 53 空港の空港事務所等に航空管制技術官を配置(平成 11 年度末現在計 1,180 人)</p> <p>保守対象施設が一定数を越えた場合などは航空管制技術官を一律に増員する基準</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各時間帯とも同数の要員が配置される 24 時間運用空港の中には、昼夜間帯に集中実施している点検業務を深夜帯にも実施することにより、保守対象施設が一定数を越えたとしても必ずしも基準どおりに増員を行わなくとも業務の遂行が可能な例等あり</li> </ul>	<p>管制技術業務については、勧告の趣旨を踏まえ、保守対象施設が一定数を越えた場合あるいは特定の保守対象施設が整備された場合には一律に増員することとしている施設規模要員の配置基準の考え方を検討し、適正な要員配置となるよう見直しを実施</p> <p>具体的には、大阪国際、名古屋及び福岡の各空港事務所について、平成 14 年度から次のとおり行う予定</p> <p>ア) A / G ・ R C A G 等(対空通信施設)が 21~30 波の場合、2 人増員することとしていたものを配置しない。</p> <p>イ) 管制卓が 6~10 卓の場合、1 人増員することとしていたものを配置しない。</p> <p>ウ) A S D E (空港面探知レーダー)に 1 人増員することとしていたものを配置しない。</p> <p>また、これらの空港事務所における第 2 A S R / S S R (空港監視レーダー/二次監視レーダー。増員基準 1 人)及び P A R (精測進入レーダー。増員基準 2 人)については、保守業務の作業効率及び職員の安全管理の観点から整理すべき点が多いため、引き続き検討を行うこととする。</p> <p>なお、A P I D (航空機位置情報表示装置)整備空港については、A P I D に 1 人増員することとしていたものを平成 14 年度から配置しない予定</p>