

## 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（その後）の概要

### 【調査の実施時期等】

- 1 実施時期 : 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

【その後の改善措置状況に係る回答年月日】 内 閣 府 平成 15 年 4 月 30 日  
国土交通省 平成 15 年 4 月 30 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  (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; margin: 10px 0;"> <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>	<div style="text-align: center; margin-bottom: 20px;"> <span style="font-size: 2em;">[</span> <span style="display: inline-block; vertical-align: middle; text-align: left; padding-left: 10px;"> 「回答」時に確認した改善措置状況  「その後の回答」時に確認した改善措置状況 </span> <span style="font-size: 2em;">]</span> </div> <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</p>



主 な 勧 告 事 項	関係府省が講じた改善措置状況
<div data-bbox="253 282 1211 330" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">し、把握すること。</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>(3) 重点的かつ効果的な空港整備等</p> <p>(勧告)</p> <div data-bbox="253 959 1211 1102" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">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。</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>	<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> <p>○ 委員会における検討の結果に基づき、平成 15 年 3 月にマニュアルの一部を改訂したところであり、その旨を 15 年 4 月 1 日付けで地方公共団体等に対し通知した。</p> <p>新たなマニュアルでは、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参入することとしており、今後は、費用対効果分析の際に、これを整理・集計し、把握することとなる。</p> <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
<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>2 航空保安無線施設の效果的整備 (勧告)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 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</p>	<p>○ 学識経験者等から成る空港整備プロセス研究会が、平成15年3月に取りまとめ公表した「一般空港の滑走路新設または延長事業に係る整備指針(案)」(平成15年度試行予定)において、中長距離国際線の就航を目的として滑走路の新設・延長事業を行おうとする場合は、対象中長距離国際線の需要見通し、対象路線の開設等の見直しを評価</p> <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</p>

主 な 勧 告 事 項	関係府省が講じた改善措置状況
<p>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。これらの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>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与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>平成 18 年度までに廃止する計画の 26 局のうち、13 年度は 2 施設、14 年度は 5 施設をそれぞれ廃止</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> <p>福岡空港において整備中の ILS については、平成 15 年度末に供用を開始する予定</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>○ 見直しの結果、平成 14 年度においては、大阪国際、名古屋及び福岡の各空港事務所の施設規模要員について、次のとおり措置</p> <p>ア) A/G・RCAG等(対空通信施設)について、それぞれ2人(計6人)の要員を配置しないこと。</p> <p>イ) 管制卓について、それぞれ1人(計3人)の要員を配置しないこと。</p> <p>ウ) ASDE(空港面探知レーダー)について、それぞれ1人(計3人)の要員を配置しないこと。</p> <p>また、これらの空港事務所における第2ASR/SSR(空港監視レーダー/二次監視レーダー)については、平成 15 年度からそれぞれ1人(計3人)の要員を配置しないこととしたほか、APID(航空機位置情報装置)整備空港(帯広、秋田、富山、岡山、奄美、松山及び石垣)については、14 年度からそれぞれ1人(計7人)の要員を配置しないこととした。</p> <p>なお、PAR(精測進入レーダー。増員基準2人)については、引き続き検討中</p>