

平成13年度～平成14年度  
プログラム評価書

空 港 整 備  
- 国内航空ネットワークの充実 -

平成15年3月  
国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -	担当部局	航空局
評価の目的、必要性	空港整備は、昭和 42 年の第 1 次空港整備五箇年計画から現在に至るまで、航空需要の増大を背景として、輸送力を確保することを基本としつつ進められ、今日大きく進展した。一方、航空輸送需要はなお増大すると見込まれ、利用者のニーズも多様化している。また、首都圏においては、増便や航空会社の競争促進等に関し、羽田空港の容量制約がボトルネックとなっている状況にある。 このような点を踏まえ、一般空港の整備について、これまでの施策による国内航空ネットワークの充実等の効果を検証し、今後の施策のあり方について検討する必要がある。		
対象政策	これまでの空港整備五（七）箇年計画に基づき国内航空ネットワークを充実させるために実施された、滑走路新設・延長事業の施策を対象とする。		
政策の目的	増加する航空輸送需要に対応し、国内航空ネットワークの充実を図るため、以下の実現を主な目標としている。 需要に対応した輸送力の確保 旅客輸送に対応した利便性の確保 安全・確実な運航の確保		
評価の視点	特に、航空利用者の観点に立って、航空輸送サービスに対するニーズ、空港施設の利用に対するニーズから次の評価視点を設定した。 どこへでも行けるか（どこからでも行けるか） 早く行けるか いつでも行けるか、確実にできるか		
評価手法	評価の視点を踏まえ、政策目標に応じた成果の状況がわかり、かつ国民が理解しやすい評価指標を設定し、当該指標の過去から現在までの推移を分析することにより、空港の整備による効果を評価した。  主な評価指標 ・ 最寄空港まで一定時間で行くことができる人口割合（1 時間又は 2 時間圏域） ・ 航空路線数 ・ ネットワーク構造 ・ 航空機のジェット化に対応した路線数、空港数 ・ 予約が取りづらい（年間ロードファクター 80%以上）路線数 ・ 羽田空港における処理容量 ・ 空港別就航率 ・ 多頻度路線数 ・ 冬季における欠航率 ・ ジェット化対応による時間短縮効果 ・ 日帰り可能な路線の割合 ・ 離島空港数		
評価結果	各評価指標について分析を行うことにより得られた結果は、次のとおり。 ネットワークの拡大 これまでの空港整備はネットワークの拡大に大きく貢献 最寄空港まで一定時間で行くことができる人口割合は、1 時間圏域で昭和 35 年の 58%から平成 10 年の 76%へ、2 時間圏域で同 84%から 97%に至っており、多くの国民が航空輸送サービスを利用することが可能となった。		

	<p>航空路線数は昭和 50 年の 140 から平成 11 年の 301 へ大きく増加し、国内航空ネットワークは、羽田空港と伊丹空港を中心とした二眼レフ構造から、羽田空港を中心としつつも、主要地域拠点空港（新千歳、福岡、那覇）などが新たにネットワークの核に加わり、多極構造へ拡大した。</p> <p>主要地域拠点空港の路線数の増加は著しく、将来にわたって拠点性を発揮しうるよう検討が必要である。</p> <p>小型機を利用した地方都市間を結ぶ地域航空ネットワークの成長が著しい。</p> <p><b>ネットワークの輸送力とスピード</b></p> <p>就航機材のジェット化・大型化は確実に進展、高ロードファクター路線も解消</p> <p>就航機材のジェット化路線割合は昭和 55 年の 45%から平成 11 年には 73%へ進展し、大型ジェット機が就航可能な空港数は昭和 45 年の 5 空港から平成 12 年には 32 空港に増加した。</p> <p>予約が取りづらい（年間ロードファクター80%以上）路線数は、昭和 55 年の 36 路線から平成 13 年では 0 となった。</p> <p><b>羽田空港の処理容量</b></p> <p>沖合展開事業により、処理容量の大幅な拡充が図られてきたものの、航空利用者の増大はそれを上回り、処理容量は限界に至っている</p> <p>羽田空港を出発、到着何れかで利用する旅客は全旅客数の 60%に至っており、羽田空港は国内航空ネットワークの中心として重要なものとなっている。</p> <p>羽田空港の処理容量の制約は、運航の多頻度化、路線開設、航空会社間の競争促進におけるボトルネックとなっている。</p> <p><b>ネットワークの確実性、利便性</b></p> <p>本土の空港を中心に安定的な運航が概ね確保されている。また、多頻度路線も増加し、利便性が増している</p> <p>一部の空港においては、就航率が低く、安定就航が確保できていない空港が存在している。</p> <p>特に、離島空港では、本土空港の就航率の平均（約 98%）を下回る空港が存在している。</p> <p>5 便 / 日以上が多頻度路線も昭和 50 年の 28 路線から、平成 13 年では 60 路線に達するなど、利便性が著しく向上している。</p> <p>一方、新たに整備した空港で、実績が予測値を大きく下回る空港が存在する。</p> <p>需要の小さな路線においては便数が少なく、大都市圏空港発の路線に比べ、地方空港発の路線では日帰りしにくいなどの状況にある。</p> <p>航空輸送サービスを楽しむ離島等も大きく増加したが、機材更新等への対応は今後とも必要である。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>今回の評価結果を踏まえ、以下の政策・施策を実施すべきである。</p> <p>羽田空港の処理容量の大幅な増加は、首都圏の経済社会活動を支え、都市としての魅力と国際競争力を高めるとともに、国内航空ネットワークの拡充を通じて我が国全体に大きな便益を及ぼすことになるため、喫緊の課題として再拡張事業を推進する。</p> <p>一般空港の整備は、事業実施中の空港を加えると、その配置的側面からの整備は概成したものと考えられ、今後の一般空港の整備は、従来の量的拡大のための整備から、就航率の向上、利便性の向上等のために、既存空港の十分な活用等による質的充実重点を移す。</p> <p>小型機を利用した地域航空ネットワークの展開を促進し、利用者利便の一層の向上を図る。</p> <p>また、一般空港の整備プロセスにおいて、新たに次の政策・施策を導入すべきであ</p>

	<p>る。</p> <p>一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択については、長期計画における個別選定をとりやめ、国が空港整備の指針を明示し、整備主体において需要や必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味等を行って、真に必要なかつ有用なものに限定して事業化する。</p> <p>透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメント等の手続きをルール化する。</p> <p>先般、航空局が明示した需要予測の精度向上について留意すべき事項を踏まえ、整備主体において必要性等の十分な検証等を実施する。また、活性化を図る観点からハード・ソフトの組合せによる施策を推進する。</p>
<p>第三者の知見活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有識者からなる「空港整備の総合的・体系的評価に関する調査委員会」を設置し、その知見を得て評価を行った。</li> <li>（委員） <ul style="list-style-type: none"> <li>金本 良嗣 東京大学大学院経済学研究科教授（委員長）</li> <li>屋井 鉄雄 東京工業大学大学院理工学研究科教授</li> <li>森川 高行 名古屋大学大学院環境学研究科教授</li> <li>宮城 俊彦 岐阜大学地域科学部地域科学科教授</li> </ul> </li> <li>他、関係行政機関</li> </ul> <p>開催状況 平成 13 年 9 月～平成 15 年 2 月まで 4 回開催</p> <p>主な意見聴取内容については、評価書巻末の参考資料に記載</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価書作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見聴取(議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)</li> </ul>
<p>実施時期</p>	<p>平成 13 年度～平成 14 年度</p>

# 空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -

## 目 次

1 . 評価の目的、必要性	...	1
2 . 対象施策	...	2
3 . 政策の目的	...	2
4 . 評価の視点、評価の手法	...	3
5 . 評価結果	...	4
6 . 施策への反映の方向	...	1 5

## 1. 評価の目的、必要性

我が国は、四方を海に囲まれた南北に細長い島嶼国家であり、また、国土の大部分を山間地が占めていることから、移動に伴う時間の短縮が国民生活の向上や経済活動の活性化等において極めて大きな影響を及ぼす。このため、全国土にわたり国民が高速交通サービスの利便を等しく享受できるよう、航空、新幹線等の高速交通手段を、それぞれの特性に応じて、可能な限り相互補完的に組み合わせた交通網が構築されてきた。

その中で、航空輸送手段は、国内における海越え・山越えの輸送や中・長距離の輸送の分野における高速交通手段として有用であるとともに、国際旅客輸送分野においては不可欠な交通手段であることから、その基盤となる空港についての整備が全国的に要請されてきたところである。

空港整備は、昭和 42 年の第 1 次空港整備五箇年計画から現在に至るまで、航空需要の増大を背景として、輸送力を確保することを基本としつつ進められ、今日に至り大きく進展してきた。一方で、航空輸送需要は今後ともなお増大すると趨勢にあり、加えて航空利用者のニーズは高度化かつ多様化してきている。また、首都圏においては、羽田空港の容量制約がボトルネックになって、地方空港からの路線の開設や増便、航空会社間の一層の競争促進、規制緩和の促進等を図っていくにあたって、障害になっている状況にある。

このような背景を踏まえ、一般空港の整備について、これまでの施策による国内航空ネットワークの充実等効果を検証し、今後の施策のあり方について検討する必要がある。

## 2. 対象政策

これまでの空港整備五（七）箇年計画に基づき国内航空ネットワークを充実させるために実施された、滑走路新設・延長事業の施策を対象とする。

表 - 1 空港整備五箇年(七箇年)計画の推移

(単位:億円)

	第1次空港整備 五箇年計画	第2次空港整備 五箇年計画	第3次空港整備 五箇年計画	第4次空港整備 五箇年計画	第5次空港整備 五箇年計画	第6次空港整備 五箇年計画	第7次空港整備 七箇年計画	
計 画 期 間	昭和42-46年度	昭和46-50年度	昭和51-55年度	昭和56-60年度	昭和61-平成2年度	平成3-7年度	平成8-14年度	
計 画 額	空港整備事業	1,150	5,250	8,700	16,200	18,000	30,200	34,000
	予備費	-	350	500	-	-	-	-
	調整費	-	-	-	900	1,200	1,700	2,000
計	1,150	5,600	9,200	17,100	19,200	31,900	36,000	
実 績 額	634	4,312	8,345	10,666	20,972	33,194	36,977	
達 成 率	55.1%	82.1% (77.0)	95.9% (90.7)	65.8% (62.4)	116.5% (109.2)	109.9% (104.1)	108.8% (102.7)	
重点整備事項	新東京国際空港及び大阪国際空港の整備 地方空港の整備	新東京国際空港の整備及び関西国際空港の建設 東京国際空港等主要空港及び地方空港の整備 航空保安施設等の整備 騒音対策事業の推進	空港周辺環境対策事業の推進 航空保安施設等の整備 新東京国際空港の整備、関西国際空港についての調査、決定及び建設推進 一般空港の整備	新東京国際空港の整備、東京国際空港の沖合展開について一部供用開始、関西国際空港の整備の推進 一般空港の整備 空港周辺環境対策事業の推進 航空保安施設等の整備	新東京国際空港の概成、東京国際空港の沖合展開について一部供用開始、関西国際空港の整備の推進 一般空港の整備 空港周辺環境対策事業の推進 航空保安施設等の整備	新東京国際空港2期施設の完成、東京国際空港の沖合展開の完成、関西国際空港の開港及び全体構想推進のための調査検討等 一般空港等の整備 空港周辺環境対策事業の推進 航空保安施設の整備	新東京国際空港の平行滑走路等及び東京国際空港の沖合展開の完成、関西国際空港2期事業、中部の調査検討・事業推進、首都圏の調査検討 一般空港等の整備 空港周辺環境対策事業の推進 航空保安施設の整備	

(注)1. 達成率の欄の( )内は、予備費又は調整費を含めた計画額に対する達成率。

2. 第7次空港整備七箇年計画の実施額及び達成率は、平成8～13年度最終実績額及び平成14年度予算額による。

## 3. 政策の目的

航空輸送サービスを提供する上で不可欠のインフラ施設である空港については、空港整備五（七）箇年計画に基づき、旺盛な航空輸送需要の増大に対応しうる空港容量を確保することを基本としつつ、社会経済情勢の変化や利用者ニーズの変化等に応じて、必要な事業を重点的に進めてきた。

これまでの空港整備五箇年計画を通して実施してきた空港整備の取り組みを振り返れば、増加する航空輸送需要に対応して、国内航空ネットワークの充実を図るため、以下の実現を主な目標としている。

需要に対応した輸送力の確保  
 旅客輸送に対応した利便性の確保  
 安全・確実な運航の確保

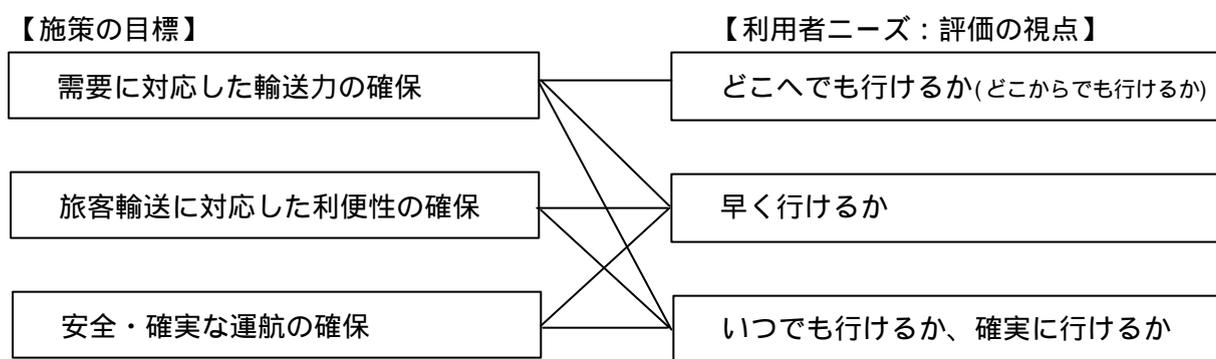
#### 4. 評価の視点、評価の手法

航空利用者の観点に立って、航空輸送サービスに対するニーズ及び空港施設の利用に対するニーズから、次の評価視点を設定した。

どこへでも行けるか（どこからでも行けるか）  
早く行けるか  
いつでも行けるか、確実に行けるか

「3. 施策の目的」を実現化の上では、3つの目標に沿った施策展開が必須であり、この取り組みを的確に評価する上での評価指標の整理が必要となる。

3つの利用者ニーズ(評価の視点)と3つの施策の目標の関係を整理すると、下図の通りとなる。



これを踏まえ、政策目的に応じた成果の状況がわかり、かつ国民が理解しやすい評価指標を設定し、各指標について過去から現在までの推移を分析することにより、これまでの空港整備による効果を評価した。

主な評価指標は、以下のとおり。

##### 【主な評価指標】

- ・最寄空港まで一定時間で行くことができる人口割合（1時間又は2時間圏域）
- ・航空路線数
- ・ネットワーク構造
- ・航空機のジェット化に対応した路線数、空港数
- ・予約が取りづらい（年間ロードファクター80%以上）路線数
- ・羽田空港における処理容量
- ・空港別就航率
- ・多頻度路線数
- ・冬季における欠航率
- ・ジェット化対応による時間短縮効果
- ・日帰り可能な路線の割合
- ・離島空港数

## 5. 評価結果

### (1) ネットワークの拡大

これまでの空港整備はネットワークの拡大に大きく貢献した。

最寄り空港までの一定時間で行くことができる人口割合は、1時間圏域で昭和35年の58%から平成10年の76%へ、2時間圏域で同84%から97%に至っており、多くの国民が航空輸送サービスを利用することが可能となった。

表 - 2 最寄空港まで一定時間で行くことができる人口割合

	全 国	1時間圏域	2時間圏域
平成10年	圏域人口(十万人)	948	1,212
	人口カバー率	76%	97%
昭和40年	圏域人口(十万人)	843	1,156
	人口カバー率	67%	92%
昭和35年	圏域人口(十万人)	722	1,051
	人口カバー率	58%	84%

資料：NAVINET（航空・鉄道：H10）

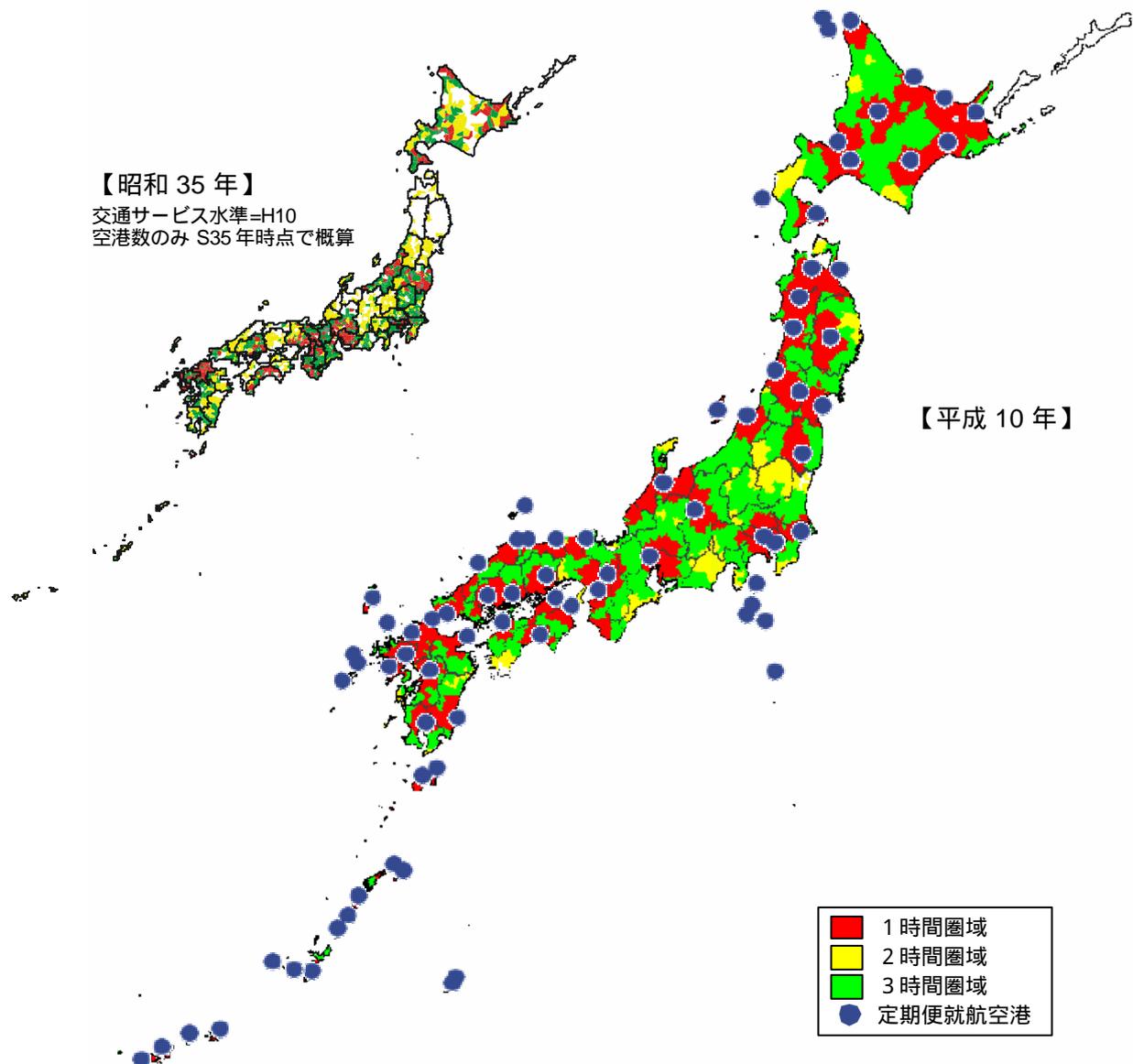


図 - 1 最寄り空港までのアクセス時間圏域図

航空路線数は昭和 50 年の 140 から平成 11 年の 301 へ大きく増加し、国内航空ネットワークは、羽田空港と伊丹空港を中心とした二眼レフ構造から、羽田空港を中心としつつも、主要地域拠点空港（新千歳、福岡、那覇）などが新たにネットワークの核に加わり、多極構造へ拡大した。

主要地域拠点空港の路線数の増加は著しく、将来にわたって拠点性を発揮しうよう検討が必要である。

小型機を利用した地方都市間を結ぶ地域航空ネットワークの成長が著しい。

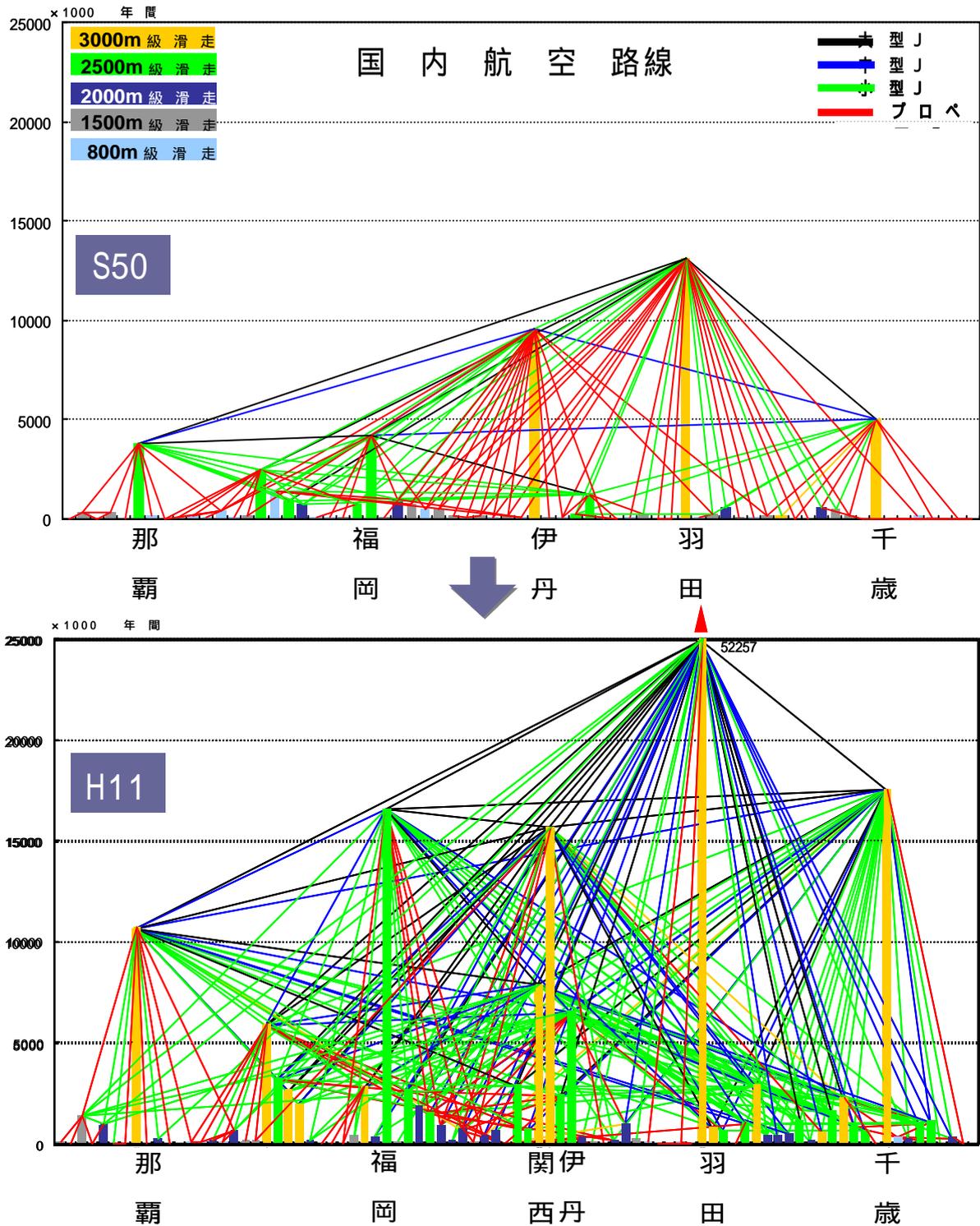


図 - 2 国内航空旅客数と国内航空路線数の展開状況の推移（昭和 50 年 平成 11 年）

(2) ネットワークの輸送力とスピード

就航機材のジェット化・大型化は確実に進展し、高ロードファクター路線も解消された。

就航機材のジェット化路線割合は、昭和55年の45% (79 / 176 路線) から平成11年には73% (219 / 301 路線) へ進展し、大型ジェット機が就航可能な空港数は昭和45年の5空港から平成12年には32空港に増加した。

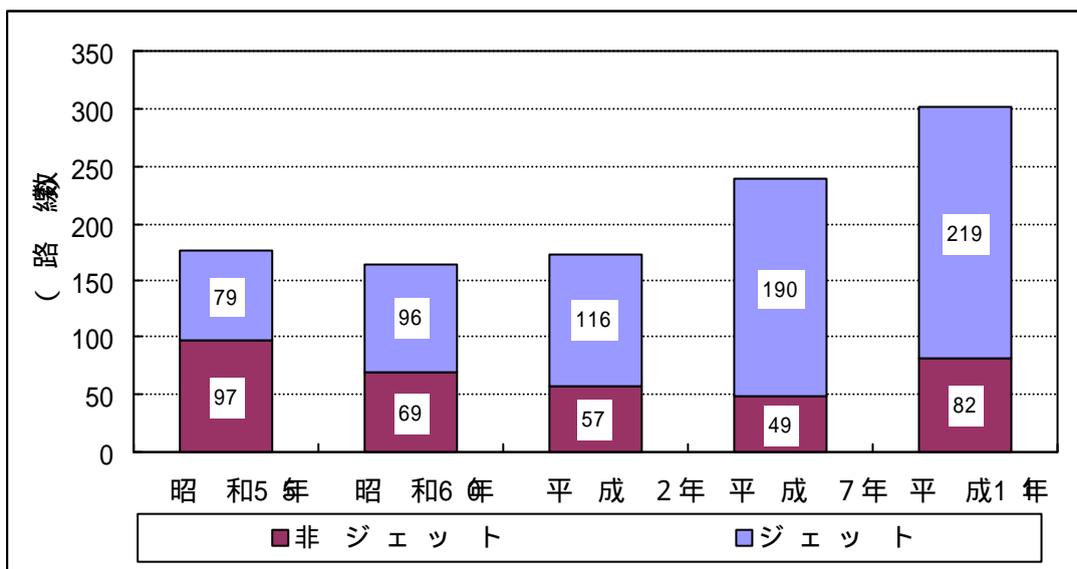


図-3 ジェット化路線数  
資料：「航空輸送統計年報」、「JTB時刻表」

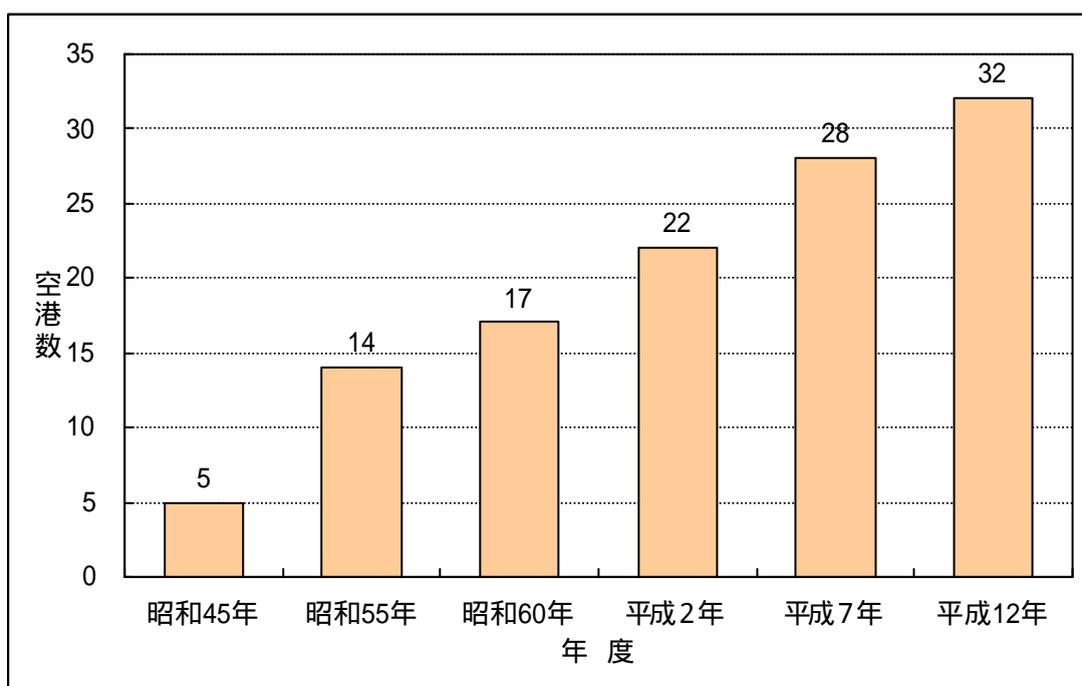


図-4 2500m級以上の滑走路を有する空港数

予約が取りづらい(年間ロードファクター80%以上)路線数は、昭和55年の36路線から平成13年には0となった。

表-3 高ロードファクター路線数及び割合

	70%以上	75%以上	80%以上	路線数合計
昭和55年	73	54	36	169
	43.2%	40.0%	21.3%	
平成13年	31	5	0	289
	10.7%	1.7%	0.0%	

資料：「航空輸送統計年報」国土交通省

注)季節便・臨時便は除く

### (3) 羽田空港の処理容量

沖合展開事業により、処理容量の大幅な拡充が図られてきたものの、航空利用者の増大はそれを上回り、処理容量は限界に至っている。

羽田空港を出発、到着何れかで利用する旅客は全旅客数の 60% に至っており、羽田空港は国内航空ネットワークの中心として重要なものとなっている。  
 羽田空港の処理容量の制約は、運航の多頻度化、路線開設、航空会社間の競争促進におけるボトルネックとなっている。

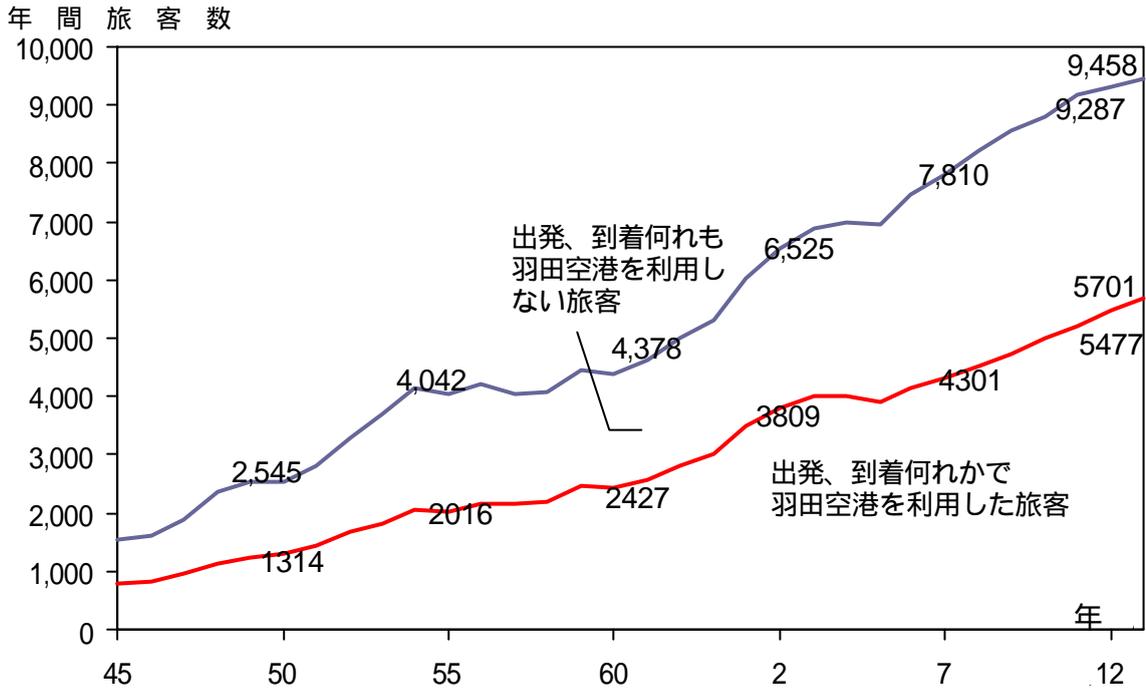


図-5 全国旅客数に占める羽田空港の利用客  
資料：国土交通省資料

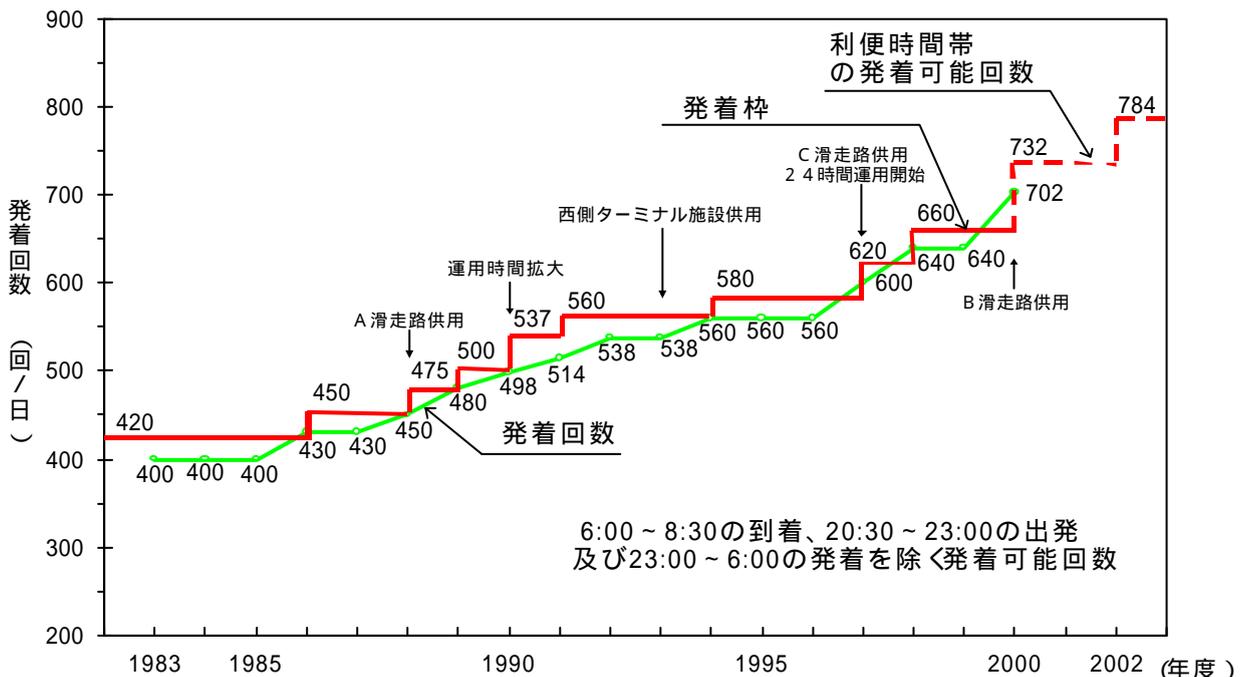


図-6 羽田空港の国内便発着回数  
資料：国土交通省資料

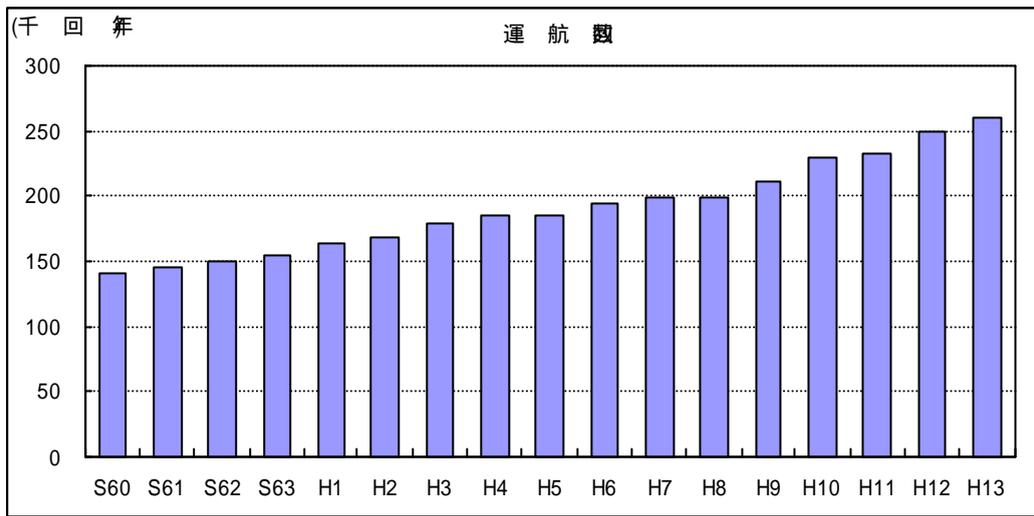


図 - 7 羽田空港発着便の運航回数  
資料：「航空輸送統計年報」国土交通省

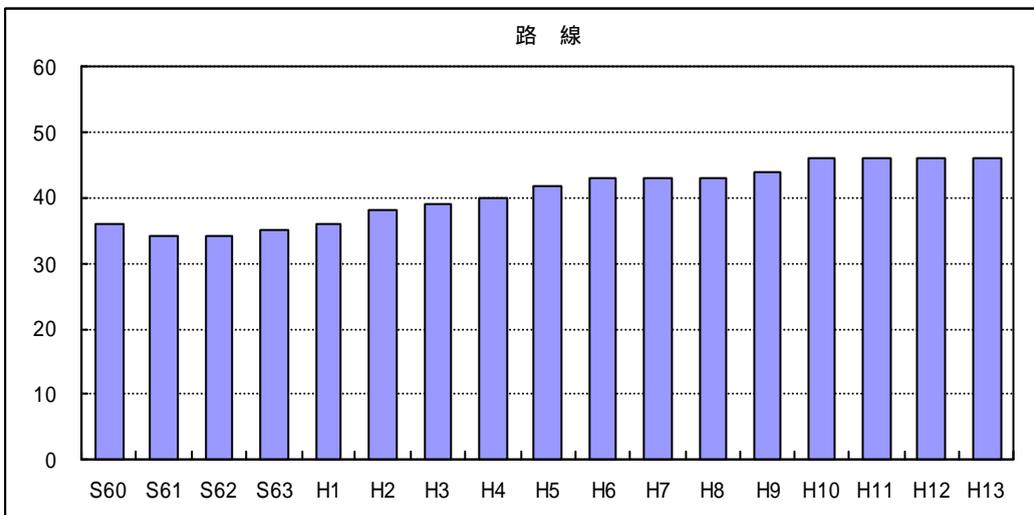


図 - 8 羽田空港発着路線数  
資料：「航空輸送統計年報」国土交通省

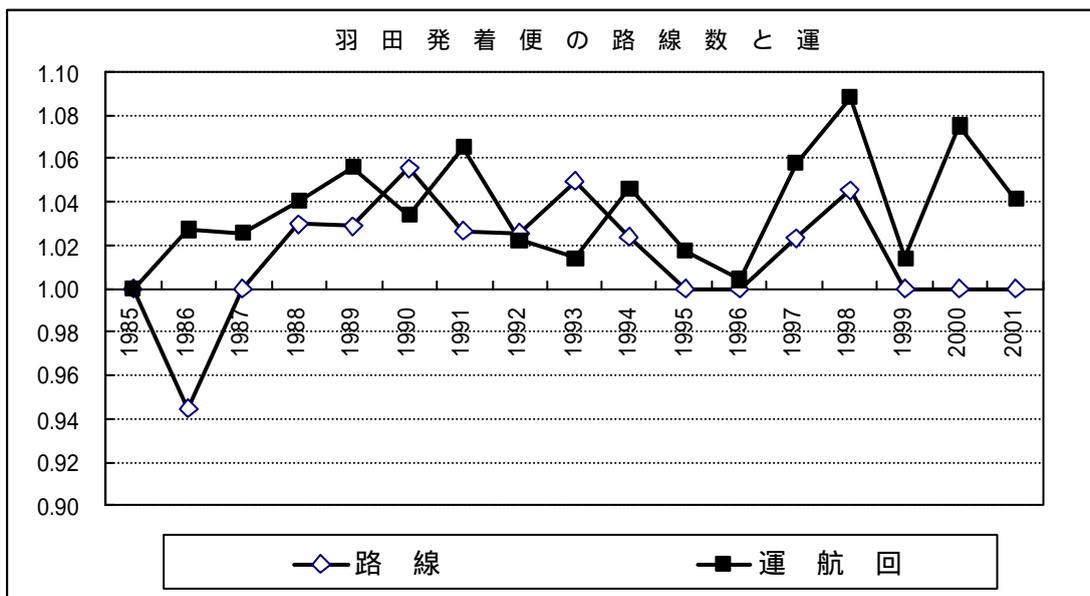


図 - 9 羽田空港発着路線数・便数の対前年伸び率  
資料：「航空輸送統計年報」国土交通省

(4) ネットワークの確実性、利便性

本土の空港を中心に安定的な運航が概ね確保されている。また、多頻度路線も増加し、利便性が増している。

一部の空港においては、就航率が低く、安定就航が確保できていない空港が存在している。  
特に、離島空港では、本土空港の就航率の平均（約98%）を下回る空港が存在している。

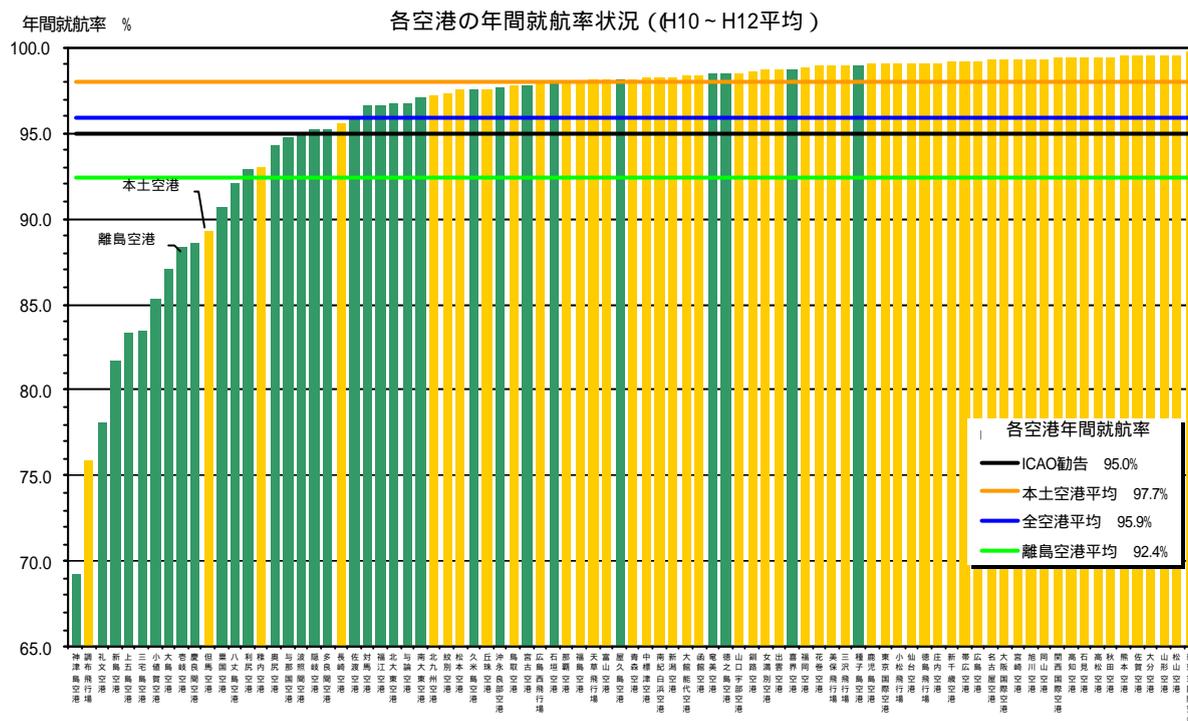


図 - 10 各空港の年間平均就航率  
資料：国土交通省資料

5便/日以上の高頻度路線も昭和50年の28路線から、平成13年には60路線に達するなど、利便性が著しく向上している。

一方、新たに整備した空港で、実績が予測値を大きく下回る空港が存在する。

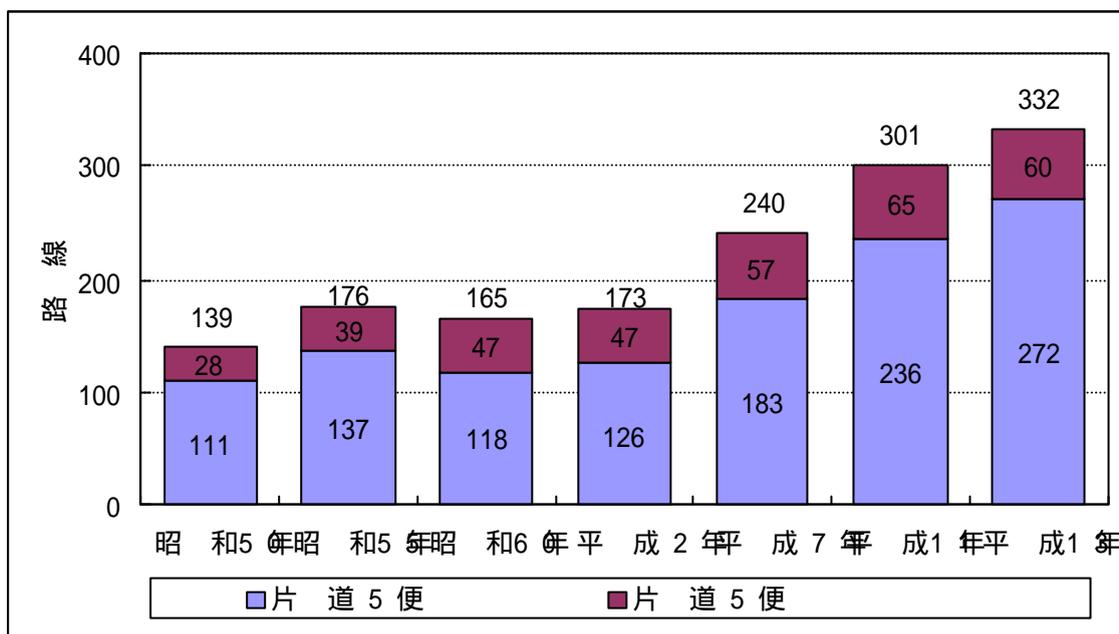


図 - 11 運航頻度別路線数

資料：「航空輸送統計年報」国土交通省、JTB時刻表

注) 各年度の総路線数は「航空輸送統計年報」、5便以上の路線数は各年10月のJTB時刻表による

空港を新設し、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、需要予測値と実績値との対比が可能な15空港についてみると、6空港を除く9空港は、航空旅客数の実績値が事業採択時に予測した数値を下回っており、このうち4空港では、予測した数値の半分以下となっている。

空港の整備等に関する行政評価・監視結果（平成13年5月）より

需要の小さな路線においては便数が少なく、大都市圏空港発の路線に比べ、地方空港発の路線では日帰りしにくいなどの状況にある。

大都市拠点空港から5空港（羽田、名古屋、関西+伊丹、福岡、那覇）、地方空港から3空港（旭川、青森、岡山）を取り上げ、各空港に就航している総航空路線数のうち、日帰り可能な路線数の割合を算定した。航空路線によっては運航方向によって日帰り可能な有無が異なることから、運航方向別に日帰り可能路線率を検討した。

日帰り可能な定義：相手空港到着時刻から空港出発時刻までの間で、4時間(アクセス、イグレス各1時間+業務2時間を想定)以上の時間を確保できること。

表 - 5 主要空港における日帰り可能路線数

	羽田空港		名古屋空港		関西+伊丹空港		福岡空港	
	出発便	到着便	出発便	到着便	出発便	到着便	出発便	到着便
就航路線数	47	47	30	30	55	55	32	32
日帰り可能路線数	41	38	17	14	38	28	19	16
日帰り可能率	87.2%	80.9%	56.7%	46.7%	69.1%	50.9%	59.4%	50.0%
路線就航府県数	26	26	24	24	25	25	25	25
日帰り可能府県数	26	26	16	13	23	19	16	14
日帰り可能率	100.0%	100.0%	66.7%	54.2%	92.0%	76.0%	64.0%	56.0%

	旭川空港		青森空港		岡山空港		那覇空港	
	出発便	到着便	出発便	到着便	出発便	到着便	出発便	到着便
就航路線数	6	6	7	7	6	6	30	30
日帰り可能路線数	1	2	2	4	3	2	11	15
日帰り可能率	16.7%	33.3%	28.6%	57.1%	50.0%	33.3%	36.7%	50.5%
路線就航府県数	5	5	6	6	6	6	20	20
日帰り可能府県数	1	2	2	4	3	2	5	9
日帰り可能率	20.0%	40.0%	33.3%	66.7%	50.0%	33.3%	25.0%	45.0%

資料：J T B時刻表 2001.10

航空輸送サービスを楽しむことができる離島等も大きく増加したが、機材更新等への対応は今後とも必要である。

表 - 6 離島空港の整備状況（人口カバー率）

	総人口(人)	空港所在 離島人口(人)	カバー率(%)
本土内離島	432,933	325,985	75.3%
奄美諸島	135,791	135,791	100.0%
沖縄(本島以外)	126,475	121,805	96.3%
合計	695,199	583,581	83.9%

注1) 人口は平成7年度国勢調査による。

注2) 離島指定は平成13年4月現在

注3) 「本土内離島」とは離島振興法対象離島から、瀬戸内海沿岸府県(兵庫県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県)の離島を除いたものを対象としている。

**注) 対象とした離島空港**

本土内離島 : 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、壱岐、種子島、屋久島

奄美諸島 : 奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論

沖縄(本島以外) : 粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、石垣、波照間、与那国

離島振興法により離島振興対策実施対象地域に指定されている地域は、平成13年4月現在で、78地域、264島、圏域人口51万人(平成7年国勢調査)となっている。このうち、瀬戸内海に所在する離島を対象外とすると、本土内離島は149島、圏域人口約43万人となる。この内、空港が所在する離島は17島、人口は約33万人となっている。



## 6．施策への反映の方向

今回の評価結果を踏まえ、今後の政策立案にあたっては、以下の施策を実施することが必要であると考えられる。

羽田空港の処理容量の大幅な増加は、首都圏の経済社会活動を支え、都市としての魅力と国際競争力を高めるとともに、国内航空ネットワークの拡充を通じて我が国全体に大きな便益を及ぼすことになるため、喫緊の課題として再拡張事業を推進する。

一般空港の整備は、事業実施中の空港を加えると、その配置的側面からの整備は概成したものと考えられ、今後の一般空港の整備は、従来の量的拡大のための整備から、就航率の向上等、既存空港の十分な活用等質的充実に重点を移す。

小型機を利用した地域航空旅客輸送ネットワークの展開を促進し、利用者利便の一層の向上を図る。

また、一般空港の整備プロセスにおいて、新たに次の政策・施策を導入すべきである。

一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択については、長期計画における個別選定をとりやめ、国が空港整備の指針を明示し、整備主体において需要・必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味等を行って、真に必要なかつ有用なものに限定して事業化する。

透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメント等の手続きをルール化する。

先般、航空局が明示した需要予測の精度向上について留意すべき事項を踏まえ、整備主体において必要性等の十分な検証等を実施する。また、活性化を図る観点からハード・ソフトの組合せによる施策を実施する。

## 1. 第三者の知見活用

### 「空港整備事業の総合的・体系的評価に関する調査委員会」

委員長 金本 良嗣 東京大学大学院経済学研究科教授  
委員 宮城 俊彦 岐阜大学地域科学部地域科学科教授  
" 屋井 鉄雄 東京工業大学大学院理工学研究科教授  
" 森川 高行 名古屋大学大学院環境学研究科教授

#### 国土交通省関係機関

国土交通政策研究所  
国土技術政策総合研究所  
大臣官房公共事業調査室  
航空局監理部総務課航空企画調査室  
航空局飛行場部計画課

## 2. 開催状況

第1回：平成13年9月20日  
第2回：平成13年12月17日  
第3回：平成14年5月20日  
第4回：平成15年2月12日

## 3. 主な指摘事項

第1回：平成13年9月20日

#### 議事概要

- ・国土交通省の政策評価について
- ・プログラム評価の実施について  
我が国の空港整備事業の政策目標と業績指標の整理  
政策目標の達成度の検証

#### 主な指摘事項等

- ・利用者の視点からの評価を行うこと。
- ・プログラム評価結果を踏まえた施策の提示を行う。
- ・目標水準及び計画水準の提示を行うのか。
- ・東京からの日帰り可能圏と東京への日帰り可能圏の違いを整理(ダイヤ、頻度)すること。 他

第2回：平成13年12月17日

議事概要

- ・ 評価指標の考え方と現況整備水準  
    これまでの空港整備の達成状況の概要  
    空港整備状況、ネットワーク展開状況、空港別旅客輸送実績等  
    利用者の視点から見た評価指標と現況整備水準  
    「どこへでも行ける」「早く行ける」「いつでも行ける」

主な指摘事項等

- ・ 基本的なネットワークの構築はできてきている。
- ・ 何を目標とするのかを明確にする。
- ・ 都道府県単位での分析は1県1空港のイメージが強く出てしまう。
- ・ 利用者数も合わせて検証すること。ただし、利用者数での重み付けは地方を切り捨てることにもつながるので検証の際には注意すること。
- ・ 全ての人が航空を利用するのではなく、鉄道で担える分もある。
- ・ 過去の空港整備はボトルネックの解消であったことを明示する。
- ・ 評価を今後の施策へ反映させる。

他

第3回：平成14年5月20日

議事概要

- ・ 検討状況について  
    空港整備と国内航空ネットワークの構築  
    空港整備の経緯  
    国内航空ネットワークの構築  
    航空輸送サービスの利用者の視点からの空港整備の評価  
    航空輸送サービスに対する利用者ニーズの検証と評価指標の設定  
    利用者ニーズの充足度の評価

主な指摘事項等

- ・ プログラム評価は、評価結果を受けて次の計画につなげるという関係があるので次期長期計画に反映させることが重要。
- ・ 評価指標の強弱を検討し将来の施策につなげていくと良い。
- ・ 現在のニーズから目標を設定するのは難しい。目標自体がよいかどうかの議論が大事。
- ・ ニーズには利用者、航空会社等複数の視点がある。
- ・ 評価指標毎の濃淡を示し、弱い点についてはさらに分析の深化を図るといった検討が必要ではないか。

他

第4回：平成15年2月12日

議事概要

- ・とりまとめ案の提示
  - プログラム評価の視点
  - プログラム評価の手法
  - 政策の評価
    - これまでの空港整備の取り組み
    - 利用者の視点から見た評価
  - 今後の施策と事業の進め方

主な指摘事項等

- ・プログラム評価の成果は交通政策審議会航空分科会の答申に反映させている。
- ・本とりまとめでは今までの施策を扱うことと記述した方がよい。
- ・空港アクセス圏域を見ると、北関東が空白になっていることがわかるが、人口密度がある程度高く、空港アクセスが不便な所は北関東くらいと思われる。
- ・個別空港の議論を行うのではなく、全体を見渡す必要があり、その視点でとりまとめを行うこと。

他