

局 施 策 評 価 票

平成 **21** 年度実施施策

| | | |
|--------|--------|-------------|
| A時点: - | B時点: - | C時点: 22. 7月 |
| | | |

局名 港湾空港局

| | | |
|------|--------|----------------------|
| 基本計画 | 柱 | 街を支える |
| | 大項目 | 交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化 |
| | 取組みの方針 | 交通・物流機能の強化 |

| | | |
|--------------|-----------------|-------|
| 担当局 / 総務担当課名 | 港湾空港局 | 総務経営課 |
| 連絡先 | 3 2 1 - 5 9 1 1 | |

21年度計画

-2-(1)-

施策名 北九州空港の機能拡充

| | | |
|-------|---------------------|--|
| 施策の概要 | 何(誰)をどのような状態にしたいのか。 | 取扱貨物を増大させ、北九州空港の貨物拠点化を推進し、旅客ターミナルビルの拡張や滑走路延長、空港アクセスの強化など、空港機能の拡充を図ります。 |
| | その結果、実現を目指す取組みの方針名 | 交通・物流機能の強化 |

| 施策の成果 | 成果指標 (上段:指標名、下段:指標設定の考え方) | | 現状値 | | 平成21年度 | | 目標値 | |
|-------------------------------|---------------------------|-----|---------|-----|----------|-----------|----------|-----|
| | 航空貨物取扱量 | 年度 | 21 | 計画 | | 13,900 トン | 年度 | 25 |
| 北九州空港の機能強化により、貨物取扱量の増加を目指します。 | | 現状値 | 7,028トン | 実績 | 7,028 トン | 目標値 | 30,000トン | |
| | | | | 達成度 | 50.6 % | | | |
| | | 年度 | | 計画 | | 年度 | | |
| | | | | 実績 | | | | 目標値 |
| | | 現状値 | | 達成度 | % | | | |
| | 計画 | | | | 年度 | | | |
| | 年度 | | 実績 | | 目標値 | | | |
| | | | 達成度 | % | | | | |
| | 現状値 | | 計画 | | 年度 | | | |
| | | | 実績 | | | | 目標値 | |
| | 現状値 | | 達成度 | % | | | | |

| | | | | |
|-----|--|--------|-----------|-----------------------|
| コスト | A時点 - B時点 - C時点 22.7月 [21年度:執行額] | 事業費 | 46,651 千円 | 構成事業にかかった人件費の目安(21年度) |
| | | うち一般財源 | 46,651 千円 | 28,050 千円 |

局施策に対する担当局の評価

| 局施策の評価 | 21年度評価 | 主な分析理由 |
|-----------------------------------|--|---|
| 成果指標の結果を踏まえ、構成事業の評価結果なども考慮し評価を行う。 | C | 北九州空港について、市内外・首都圏での集客活動や、国内外の航空会社に対する路線誘致活動、空港機能拡充の要望活動等を実施しました。 しかし、世界的な景気低迷の影響を受けたほか、航空貨物会社の撤退も影響し、空港貨物取扱量は、当初の計画に達しませんでした。 一方で、平成21年度の取り組みにより、新たに国内・国際路線誘致活動の成果が見えてきており、今後の北九州空港の発展に繋がっていくものと考えます。 |
| 今後の局施策の方向性 | 近隣の地方空港と競合する中、24時間運用の海上空港である北九州空港の特性を活かし、貨物路線や貨物チャーター便の誘致、さらには貨物を産む航空関連産業の誘致を進めていく必要があります。 | |

【局施策評価】 A:大変良い状況にある B:概ね良い状況にある C:概ね良い状況とまでは言えない D:不十分な状況にある

担当局の評価に対する意見(財政局・企画文化局)

適切な評価 下記のとおり

目標値の考え方を示すことが必要と考えます。
貨物取扱量は、景気動向等の外部要因に大きく左右されるものであり、評価としてはやむを得ない面もあると考えます。今後は他の空港と比較するなど相対的な評価の視点などを検討していく必要があると考えます。

| | | |
|--------|--------|------------|
| A時点: - | B時点: - | C時点: 22.7月 |
| | | |

施策名 北九州空港の機能拡充

| 構成事業名 | 事業費 | | | 事業にかかった 人件費の目安 (21年度) | 経費分類 裁量的経費 義務的経費 特別経費(重点) 特別経費(臨時) | 今後の方向性 | | |
|-------------------|---------------|--|--------------|-----------------------------|--|--------|--|---|
| | C時点[21年度:執行額] | | | | | 21年度 | | |
| | | | 21年度 | | | | | |
| 北九州空港航空貨物拠点化推進事業 | | | 2,530 千円 | 12,825 千円 | 特別経費(重点) | | | ウ |
| 事業費のうち一般財源 | | | 2,530 千円 | | | | | |
| 北九州空港国際線誘致推進事業 | | | 32,000 千円 | 9,600 千円 | 特別経費(重点) | | | ウ |
| 事業費のうち一般財源 | | | 32,000 千円 | | | | | |
| 北九州空港航空ネットワーク推進事業 | | | 1,934 千円 | 1,260 千円 | 特別経費(重点) | | | ア |
| 事業費のうち一般財源 | | | 1,934 千円 | | | | | |
| 北九州空港高度化推進事業 | | | 10,187 千円 | 4,365 千円 | 裁量的経費 | | | ア |
| 事業費のうち一般財源 | | | 10,187 千円 | | | | | |
| | | | | | | | | |
| 事業費のうち一般財源 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| 事業費のうち一般財源 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| 事業費のうち一般財源 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| 事業費のうち一般財源 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| 事業費のうち一般財源 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| 事業費のうち一般財源 | | | | | | | | |

| 局施策全体のコスト | 21年度 | |
|-----------------|--------------|--------------|
| | 事業費 | 人件費(目安) |
| 施策全体の事業費のうち一般財源 | 46,651 千円 | 28,050 千円 |
| | 46,651 千円 | |

局施策の
21年度評価

C

【局施策評価】
A: 大変良い状況にある
B: 概ね良い状況にある
C: 概ね良い状況とまでは言えない
D: 不十分な状況にある

事業評価票

| | | |
|------------|----|----|
| 平成21年度実施事業 | 新規 | 継続 |
| | | |

| | | |
|--------|--------|------------|
| A時点: - | B時点: - | C時点: 22.7月 |
| | | |

| | | |
|-------|----------|-------|
| 担当局/課 | 港湾空港局 | 空港企画室 |
| 連絡先 | 582-2308 | |

| | | |
|------|--------|----------------------|
| 基本計画 | 柱 | 街を支える |
| | 大項目 | 交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化 |
| | 取組みの方針 | 交通・物流機能の強化 |
| | 主要施策 | 北九州空港の機能拡充 |

| | |
|------|----------|
| 関連計画 | |
| 事業期間 | |
| 経費区分 | 特別経費(重点) |

-2-(1)-

| | |
|-----|------------------|
| 事業名 | 北九州空港航空貨物拠点化推進事業 |
|-----|------------------|

| | | | | |
|-------|---------------------|--|------------|----|
| 事業の概要 | 何(誰)をどのような状態にしたいのか。 | 北九州空港の貨物拠点化を推進するためには、航空貨物を集める仕組みを構築しつつ、大型貨物機が就航できるように滑走路を延伸し、貨物施設を充実するといった空港の機能拡充が欠かせません。本事業では、航空会社や貨物輸送事業者に助成をすることによって、航空貨物を集めるとともに貨物定期便やチャーター便を就航させます。 | | |
| | その結果、実現を目指す施策名と成果 | 施策名 | 北九州空港の機能拡充 | 成果 |

| 目的実現の為に実施する内容 | 実施工程 | 平成21年度 | 平成22年度 | 平成23年度 | 平成24年度 | 平成25年度 | 計画変更理由 | | |
|---------------|---|--|-------------------------------------|--|--------|---|----------|---------------------|---|
| | | 当初計画 | ・貨物チャーター便就航数(5便) ・トラック輸送便数(416便) | ・貨物チャーター便就航数(5便) ・トラック輸送便数(104便) ・航空貨物輸送量(10,000ト) | | | | | ・貨物チャーター便就航数(10便) ・トラック輸送便数(104便) ・航空貨物輸送量(10,000ト) |
| 現状 | ・貨物チャーター便数(0便) ・トラック輸送便数(25便) | ・貨物チャーター便就航数(6便) ・トラック輸送便数(60便) ・航空貨物輸送量(1,200ト) | | | | ・貨物チャーター便就航数(10便) ・トラック輸送便数(104便) ・航空貨物輸送量(10,000ト) | | | |
| 実施状況 | 成果・活動指標 (上段:指標名、下段:指標設定の考え方) | | | | | 平成21年度 | 目標 | | |
| | 貨物チャーター便就航数 | | | | | 計画 | 5 便 | 年度 | 25 |
| | 北九州空港への就航時に、他空港に比べ割高となる荷役の費用について助成を行い、貨物チャーター便の就航を促します。 | | | | | 実績 | 便 | 内容 | 10便 |
| | トラック輸送便数 | | | | | 達成度 | % | | |
| コスト | A時点 - B時点 - C時点 22.7月 [21年度:執行額] | | | | | 事業費 | 2,530 千円 | 事業にかかった人件費の目安(21年度) | |
| | | | | | | うち一般財源 | 2,530 千円 | 12,825 千円 | |
| 単年度計画 | [図表: 単年度計画の推移] | | | | | | | | |

| | |
|-------------------|--|
| [事業の実施結果・進捗状況の確認] | |
| 実施結果 | 21年度に実施した結果、当初計画(実施工程)に対する進捗状況はどうか。 ・国際貨物チャーター便の就航を目指して、誘致活動を行いました。就航実績がなく、助成実績はありませんでした。 ・北九州-上海路線が運休したため、貨物の集約が進まず、横もち費用の助成は、計画便数(416便)には達しませんでした。 |

| | | | | |
|----------|--|--------------------------------------|--|--|
| [事業の再検証] | | | | |
| 評価 | 有効性 この事業は施策の実現に対し、効果があったのか。 | 3 | 行政と民間が一体となって北九州空港国際貨物推進協議会を設立し、貨物便の誘致を行っており、北九州空港利用のメリットなどが、荷主等に浸透しています。 | |
| | 経済性・効率性 同じ効果をより低いコストで得られないか。または、同じコストでより高い効果を得られないか。 | 4: 高い 3: やや高い 2: やや低い 1: 低い | 3 | 行政と民間とで協力して航空会社、荷役業者に対して、貨物便の誘致活動等を行っています。 |
| | 適時性 今実施しなかった場合、施策実現に対する影響はどうか。 | 4 | 政策の実現のためには、事業を継続して行う必要があります。 | |
| | 市の関与の必要性 実施主体として市が適切なものか、市の関与をなくすことはできないのか。 | 4 | 九州における国際航空貨物は、ほとんどが福岡空港もしくは、九州外の空港を利用して輸出入されており、このルートを変更するためには、行政がある程度の道筋をつけ、民間企業が北九州空港の利用へと切り替えることができるようにする必要があります。市が関与を続ける必要があります。 | |
| 今後の方向性 | 評価結果を検証した上で、今後の事業の方向性(いつから何をどうするのか)を決定する。 ア:事業の見直しを図ることが可能 イ:休止・廃止を検討 ウ:現状のまま進めることが適当 エ:終了 | ウ | 本事業は、北九州空港の機能拡充につながる貨物拠点化を推進するために不可欠な事業であり、継続することが必要であると考えます。今後も貨物便の就航に向けた誘致活動を継続して行います。 | |

事業評価票

| | | |
|------------|----|----|
| 平成21年度実施事業 | 新規 | 継続 |
| | | |

| | | |
|--------|--------|------------|
| A時点: - | B時点: - | C時点: 22.7月 |
| | | |

| | | |
|-------|----------|-------|
| 担当局/課 | 港湾空港局 | 空港企画室 |
| 連絡先 | 582-2308 | |

| | | |
|------|--------|----------------------|
| 基本計画 | 柱 | 街を支える |
| | 大項目 | 交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化 |
| | 取組みの方針 | 交通・物流機能の強化 |
| | 主要施策 | 北九州空港の機能拡充 |

| | |
|------|----------|
| 関連計画 | |
| 事業期間 | |
| 経費区分 | 特別経費(重点) |

-2-(1)-

| | |
|-----|----------------|
| 事業名 | 北九州空港国際線誘致推進事業 |
|-----|----------------|

| | | | | | | |
|-------|---------------------|---|------------|--|----|--|
| 事業の概要 | 何(誰)をどのような状態にしたいのか。 | 北九州空港における国際定期路線の維持・拡充を図るため、航空会社に対するインセンティブ(奨励策)として、路線の収益が安定し定着するまで、空港施設利用料の半額助成のための費用負担を行います。 | | | | |
| | その結果、実現を目指す施策名と成果 | 施策名 | 北九州空港の機能拡充 | | 成果 | |

| | | | | | | | | | | |
|---------------|----------------|--|----------------|--------|--------|--------|--------|-----------|---------------------|----|
| 目的実現の為に実施する内容 | 実施工程 | 当初計画 | 平成21年度 | 平成22年度 | 平成23年度 | 平成24年度 | 平成25年度 | 計画変更理由 | | |
| | | 現状 | 航空会社に対する助成(1社) | | | | | | ▶ | |
| | 実施状況 | 成果・活動指標 (上段: 指標名、下段: 指標設定の考え方) | | | | | | | 平成21年度 | 目標 |
| | | 航空会社に対する助成 | | | | | 計画 | 1 社 | 年度 | 25 |
| | | 国際路線を維持するために、収益が安定するまで、航空会社に対する助成の費用負担を行います。 | | | | | 実績 | 1 社 | 内容 | 1社 |
| | | | | | | | 達成度 | 100.0 % | 年度 | |
| | | | | | | | 計画 | | 年度 | |
| | | | | | | | 実績 | | 内容 | |
| | コスト | A時点 - B時点 - C時点 22.7月 [21年度: 執行額] | | | | | 事業費 | 32,000 千円 | 事業にかかった人件費の目安(21年度) | |
| | | | | | | | うち一般財源 | 32,000 千円 | 9,600 千円 | |
| 単年度計画 | (この欄は空欄で構いません) | | | | | | | | | |

| | |
|-------------------|---|
| [事業の実施結果・進捗状況の確認] | |
| 実施結果 | 21年度に実施した結果、当初計画(実施工程)に対する進捗状況はどうか。 平成21年3月に新たに就航した北九州 - ソウル路線の維持及び路線拡充のための誘致活動を行いました。 |

| | | | |
|----------|---|---|--|
| [事業の再検証] | | | |
| 評価 | 有効性 この事業は施策の実現に対し、効果があったのか。 | 4 | 平成21年3月に済州航空による北九州 - ソウル便が就航しました。 |
| | 経済性・効率性 同じ効果をより低いコストで得られないか、または、同じコストでより高い効果を得られないか。 | 4 | 市が路線の維持・拡充を行う方が、空港の利用振興及び本市経済への波及につながると考えます。 |
| | 適時性 今実施しなかった場合、施策実現に対する影響はどうか。 | 4 | 路線維持・拡充は、継続的に行っていく必要があります。事業を続けることで路線を維持することができ、新規就航の可能性が高まります。 |
| | 市の関与の必要性 実施主体として市が適切なのか、市の関与をなくすことはできないのか。 | 4 | 路線維持・拡充を行うことは、空港の利用振興及び本市への経済波及効果が期待されることから、実施主体として、民間企業ではなく、市が行うことが適切であると考えます。 |
| 今後の方向性 | 評価結果を検証した上で、今後の事業の方向性(いつから何をどうするのか)を決定する。 | ウ | 本事業は、24時間運用の海上空港であるという北九州空港の利点を活かし、路線の維持を行い、国際線路線を拡充させるために不可欠な事業であり、継続することが必要であると考えます。 |

事業評価票

| | | |
|------------|----|----|
| 平成21年度実施事業 | 新規 | 継続 |
| | | |

| | | |
|--------|--------|------------|
| A時点: - | B時点: - | C時点: 22.7月 |
| | | |

| | | |
|-------|----------|-------|
| 担当局/課 | 港湾空港局 | 空港企画室 |
| 連絡先 | 582-2308 | |

| | | |
|------|--------|----------------------|
| 基本計画 | 柱 | 街を支える |
| | 大項目 | 交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化 |
| | 取組みの方針 | 交通・物流機能の強化 |
| | 主要施策 | 北九州空港の機能拡充 |

| | |
|------|----------|
| 関連計画 | |
| 事業期間 | |
| 経費区分 | 特別経費(重点) |

-2-(1)-

| | |
|-----|-------------------|
| 事業名 | 北九州空港航空ネットワーク推進事業 |
|-----|-------------------|

| | | | | | | |
|-------|---------------------|---|------------|----|--|--|
| 事業の概要 | 何(誰)をどのような状態にしたいのか。 | 北九州空港の利便性向上のためには、東京路線以外の地方路線を充実させる必要があります。しかしながら、昨今の景気動向、燃油価格の高騰や他の交通機関との競争等により、航空各社の経営状況は非常に厳しく、既存路線の維持も厳しい状況です。このような状況下で、北九州空港にて地方路線を運航し定着させるためには、航空各社に対するインセンティブ(奨励策)が必要となります。このため、航空会社に対し、航空ネットワークが形成され、定着するまでの間、着陸料等一部助成のための費用負担を行います。 | | | | |
| | その結果、実現を目指す施策名と成果 | 施策名 | 北九州空港の機能拡充 | 成果 | | |

| | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|----------------|--------|--------|--------|--------|---------|---------------------|--------------------|----|
| 目的実現の為に実施する内容 【手段】 | 実施工程 | 当初計画 | 平成21年度 | 平成22年度 | 平成23年度 | 平成24年度 | 平成25年度 | 計画変更理由 | | | |
| | | 現状 | 航空会社に対する助成(1社) | 休止 | | | | | | 北九州-那覇路線の運休が決定したため | |
| | 実施状況 | 成果・活動指標 (上段:指標名、下段:指標設定の考え方) | | | | | | 平成21年度 | 目標 | | |
| | | 航空会社に対する助成 | | | | | | 計画 | 1社 | 年度 | 25 |
| | | 路線を維持するために航空会社に対して行う助成のための費用負担を行います。 | | | | | | 実績 | 1社 | 内容 | 1社 |
| | | | | | | | | 達成度 | 100.0% | 年度 | |
| コスト | A時点 - B時点 - C時点 22.7月(21年度 執行額) | | | | | | 事業費 | 1,934千円 | 事業にかかった人件費の目安(21年度) | | |
| | | | | | | | うち一般財源 | 1,934千円 | 1,260千円 | | |
| 単年度計画 | (この欄は空欄で構いません) | | | | | | | | | | |

| | |
|-------------------|--|
| 【事業の実施結果・進捗状況の確認】 | |
| 実施結果 | 21年度に実施した結果、当初計画(実施工程)に対する進捗状況はどうか。 航空会社の経営悪化などの影響を受け、北九州-那覇路線は平成22年5月からの運休が決定しました。 |

| | | | |
|----------|--|---|--|
| 【事業の再検証】 | | | |
| 評価 | 有効性 この事業は施策の実現に対し、効果があったのか。 | 4 | 航空会社の経営悪化により運休しましたが、北九州-那覇便路線の定着に効果があったと考えます。 |
| | 経済性・効率性 同じ効果をより低いコストで得られないか。または、同じコストでより高い効果を得られないか。 | 4 | 国内航空会社が国内に新規路線を就航させることは難しい状況であり、市が誘致活動を行うことで、路線を維持していました。 |
| | 適時性 今実施しなかった場合、施策実現に対する影響はどうか。 | 4 | 地方路線の地域間競争は激しく、事業を実施しなければ、路線の定着は困難です。 |
| | 市の関与の必要性 実施主体として市が適切なのか。市の関与をなくすることはできないのか。 | 4 | 地方路線の採算性が厳しいことから、市が積極的に関与しなければ、路線の定着は困難です。 |
| 今後の方向性 | 評価結果を検証した上で、今後の事業の方向性(いつから何をどうするのか)を決定する。 ア:事業の見直しを図ることが可能 イ:休止・廃止を検討 ウ:現状のまま進めることが適当 エ:終了 | ア | 北九州-那覇路線が平成22年5月から運休することが決定されたことにより、本事業は平成21年度で一旦終了しました。しかしながら、地方路線の維持を行うためには不可欠な事業であることから、継続して行うことが望ましいと考えます。 |

事業評価票

| | | |
|------------|----|----|
| 平成21年度実施事業 | 新規 | 継続 |
| | | |

| | | |
|--------|--------|------------|
| A時点: - | B時点: - | C時点: 22.7月 |
| | | |

| | | |
|-------|----------|-------|
| 担当局/課 | 港湾空港局 | 空港企画室 |
| 連絡先 | 582-2308 | |

| | | |
|------|--------|----------------------|
| 基本計画 | 柱 | 街を支える |
| | 大項目 | 交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化 |
| | 取組みの方針 | 交通・物流機能の強化 |
| | 主要施策 | 北九州空港の機能拡充 |

| | |
|------|-------|
| 関連計画 | |
| 事業期間 | |
| 経費区分 | 裁量的経費 |

-2-(1)-

| | |
|------------|---------------------|
| 事業名 | 北九州空港高度化推進事業 |
|------------|---------------------|

| | | | | | |
|-------|---------------------|---|------------|--|----|
| 事業の概要 | 何(誰)をどのような状態にしたいのか。 | 22年度の羽田空港の増枠、福岡空港の将来の混雑問題への対応等北九州空港を取り巻く情勢の変化に伴い、予想される航空需要の伸びを把握し、これらに対して切れ目なく対応していくため、北九州空港の将来拡張、機能拡充に向けた対応策を検討するために必要となる調査・研究を行います。 | | | |
| | その結果、実現を目指す施策名と成果 | 施策名 | 北九州空港の機能拡充 | | 成果 |

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--|--|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|---------------------|------------------------|
| 目的実現の為に実施する内容 【手段】 | 実施工程 | 当初計画 | 平成21年度 | 平成22年度 | 平成23年度 | 平成24年度 | 平成25年度 | 計画変更理由 | | |
| | | 現状 | 調査・研究 | | | | | | ▶ | |
| | 実施状況 | 成果・活動指標 (上段: 指標名、下段: 指標設定の考え方) | | | | | | | 平成21年度 | 目標 |
| | | 北九州空港の機能拡充に向けた調査 | | | | | 計画 | 3 件 | 年度 | - |
| | | 北九州空港の現状把握・分析のための調査、及び機能拡充のための基礎調査を行います。 | | | | | 実績 | 3 件 | 内容 | 北九州空港の機能拡充に向けた調査を行います。 |
| | | | | | | | 達成度 | 100.0 % | 年度 | |
| | | | | | | | 計画 | | 年度 | |
| | | | | | | | 実績 | | 内容 | |
| | コスト | A時点 - B時点 - C時点 22.7月 [21年度 執行額] | | | | | 事業費 | 10,187 千円 | 事業にかかった人件費の目安(21年度) | |
| | | | | | | | うち一般財源 | 10,187 千円 | 4,365 千円 | |
| 単年度計画 | (この欄は単年度計画の進捗状況を示すため、実施工程の欄と重複する内容となる場合があります。) | | | | | | | | | |

【事業の実施結果・進捗状況の確認】

| | | |
|------|-------------------------------------|---|
| 実施結果 | 21年度に実施した結果、当初計画(実施工程)に対する進捗状況はどうか。 | 下記調査・研究を当初計画どおりに実施しました。 北九州空港における国内線利用促進資料作成業務 北九州空港物流効率化検討調査 北九州空港の貨物施設契約検討ほか業務 |
|------|-------------------------------------|---|

【事業の再検証】

| | | | | |
|--------|--|---|---|--|
| 評価 | 有効性 この事業は施策の実現に対し、効果があったのか。 | 4: 高い 3: やや高い 2: やや低い 1: 低い | 2 | 北九州空港の現状を把握・分析し、機能拡充に向けた基礎調査を行うことで、今後の方向性を定めることができました。 |
| | 経済性・効率性 同じ効果をより低いコストで得られないか。または、同じコストでより高い効果を得られないか。 | | 3 | それぞれの調査について、豊富なデータや経験のある事業者者に調査を委託することで、効率を上げています。 |
| | 適時性 今実施しなかった場合、施策実現に対する影響はどうか。 | | 3 | 北九州空港の機能拡充に向けた調査は、その実現まで継続的に進めていく必要があります。 |
| | 市の関与の必要性 実施主体として市が適切なのか。市の関与をなくすることはできないのか。 | | 4 | 北九州空港は国が管理する空港ですが、その機能拡充、アクセスに関する調査については、市が主体となって行う必要があり、市の関与をなくすることはできません。 |
| 今後の方向性 | 評価結果を検証した上で、今後の事業の方向性(いつから何をどうするのか)を決定する。 | ア: 事業の見直しを図ることが可能 イ: 休止・廃止を検討 ウ: 現状のまま進めることが適当 エ: 終了 | ア | 北九州空港の機能拡充は実現しておらず、実現するために必要となる空港へのアクセスについての検討も十分に行われていないことから必要な調査を行っていく必要があります。 |