

漁港漁場整備長期計画について

〔平成14年3月26日〕
閣 議 決 定

漁港漁場整備法（昭和25年法律第137号）第6条の3の規定により、平成14年度から平成18年度までの漁港漁場整備長期計画を次のように定める。

第1 漁港漁場整備事業の実施の目標

1 基本的な考え方

我が国水産業をめぐる状況は、本格的な200海里体制への移行等により周辺水域の重要性が増しているものの、その水産資源の状態の悪化等により漁業生産量は減少している。また、漁業生産の担い手については、若い漁業者を中心に従事者が減少するとともに、高齢化が進行している。

このような厳しい状況のもと、今後とも、国民に安全・安心で良質な水産物を安定的に供給するとともに、我が国水産業の健全な発展を促すという基本的責務を果たすためには、消費者が水産に関する理解を深め、水産物に関する消費生活の向上に積極的な役割を果たすとともに、水産業者等の主体的で効率的な取組を可能とするよう生産・流通・加工の各段階にわたる水産業の構造改革を推進することが必要である。具体的には、水産資源の適切な管理の下、水産動植物の増殖から漁獲、陸揚げ、流通・加工までの一貫した水産物供給システムの構築、水産物産地市場統合による流通対策の推進、漁業協同組合の合併による組織体制の強化、意欲ある担い手の確保等が必要となっている。

このような水産業の構造改革を推進するためには、漁場、漁港、漁村の一体性を考慮して、これらを総合的かつ計画的に整備することが求められている。

また、これらの整備に当たっては、地域の特性に応じて、環境との調和に配慮するとともに、水産業及び漁村の有する水産物の供給の機能以外の多面にわたる機能が発揮されるよう推進する必要がある。

このようなことから、漁港漁場整備長期計画においては、以下の基本課題について重点的かつ総合的に取り組むこととする。

- （1）水産資源の持続的利用と良質な水産物を安全で効率的に供給する体制の整備
- （2）水産動植物の生育環境となる漁場等の積極的な保全・創造
- （3）水産業の振興を核とし良好な生活環境の形成を目指した漁村の総合的な振興

また、本計画の推進に当たっては、水産基本法（平成13年6月29日法律第89号）における国・地方公共団体の責務、消費者の役割、水産業者の努力等に関する規定の趣旨を踏まえるとともに、特に、次の点に留意し、事業の効率化を図ることとする。

- (1) 水産資源の管理、流通対策、担い手対策等水産業に関連するソフト施策との適切な連携
- (2) コストの縮減に向けた取組
- (3) PFI（民間資金等活用事業）の活用
- (4) 事業評価の厳正な適用
- (5) 事業の計画の段階からの住民参加やNPO（非営利組織）の参画等による開かれた計画づくり

2 基本課題別の実施の方向

(1) 水産資源の持続的利用と良質な水産物を安全で効率的に供給する体制の整備

水産業者及び水産業に関する団体による主体的な取組や効率的かつ安定的な漁業経営の育成を促し、水産業の生産性の向上を促進するとともに、水産動植物の増殖及び養殖を推進するため、水産動植物の増殖から漁獲、陸揚げ、流通・加工までの一貫した水産物供給システムを構築することとし、以下の施策を推進する。

ア 「獲る漁業」から、「つくり育てる漁業」への転換を支援するため、水産動植物の増殖及び養殖に資する場を創造する「豊かな海の畑づくり」を推進する。

イ 水産物の鮮度が保持された状態で円滑に集出荷され、速やかに出荷されるよう、陸揚げ機能等水産物集出荷機能の集約化や品質・衛生管理の強化に対応した生産流通の機能の強化を図る。

ウ ア及びイに掲げる施策の実施に当たっては、高齢者及び女性が生きがいをもって働くことができる環境づくりや意欲ある担い手の確保ができるよう、港内の静穏度の向上や防風・防暑・防雪、狭隘な場所での作業の解消等を図ることにより、安全で効率的かつ快適な生産流通活動に資する場を提供する。

(2) 水産動植物の生育環境となる漁場等の積極的な保全・創造

水産資源の持続的な利用を図るためには、水産動物の産卵、幼稚魚の成育等の資源生産の場であるとともに水質の浄化等の役割を有する良好な沿岸域の環境を保全・創造することが重要である。このため、漁場環境の保全・創造と基礎生産力の向上を目的とした、水産動植物を育む藻場・干潟の造成等により「豊かな海の森づくり」を推進する。

(3) 水産業の振興を核とし良好な生活環境の形成を目指した漁村の総合的な振興

地域の水産業の健全な発展を図るとともに、安全で快適な漁村の形成を図るため、地域の特性を活かした取組との連携を図りつつ、地域の特性に応じた漁港漁場整備を漁村の生活環境・労働環境の整備と併せて推進し、もって都市と漁村の共生と交流を進め、

活力あるコミュニティを形成し、漁村の総合的な振興を図る。

3 目指す成果

基本課題への取組を、水産業及び漁村に関する施策との適切な連携の下、総合的かつ効率的に実施することにより、概ね10年後を目途に、成果を発現させることとする。

具体的には、200海里体制の導入により沿岸漁業の重要性が再認識された昭和50年代初頭の漁場環境や沿岸漁業の生産の水準を念頭におき、漁港漁場整備事業を通じて、沿岸域の漁場環境を回復させるとともに、漁業生産量を概ね37万トン増産させることを目途とする。また、これらにより生産された水産物が効率的に供給されるように、生産流通の機能の高度化を実現する。

さらに、漁業集落排水処理を行うこととしている漁村の処理人口比率を小都市並（概ね6割）にすることを目指した漁業集落排水施設の整備と併せて漁港漁場整備事業を推進し、水産物の品質・衛生管理の基礎となる漁港・漁場の水域環境と漁村の生活環境・労働環境の改善を併せて達成する。

第2 事業量

計画期間における漁港漁場整備事業に関し目標とする事業量は、整備する対象を重点化し、次のとおりとする。なお、事業の実施に当たっては、各事業の目標達成の確実性が検証された地区において実施することとする。

- 1 水産動植物の増殖及び養殖を推進すべき拠点のうち、概ね750地区、また、生産流通の効率化及び品質・衛生管理の強化を図るべき拠点のうち、概ね350地区を整備する。
- 2 概ね5,000haの藻場・干潟の造成に相当する水産動植物の生育環境を新たに保全・創造する。
- 3 漁村の活性化のための整備を概ね430地区において実施する。

なお、本計画の実施に当たっては、今後の経済財政事情、各施策の進捗状況等を勘案しつつ、弾力的に行うとともに、異なる分野の計画間の整合性を勘案し、必要に応じて計画の見直しを行うものとする。

「国内航空需要予測の一層の精度向上について

資料 20

(平成13年12月25日航空局長決定)」のポイント

地方公共団体等が行う航空需要予測の更なる精度向上を目指すため、下記事項を各地方公共団体等に示し、適切な実施の確保を徹底しているところ

- ◎ 需要予測については、①国内旅客総流動量、②地域別旅客流動量、③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他区間）、④機関分担交通量（航空分担率）の各段階に分けて予測。
- ◎ この際、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、以下の措置を実施。
 - 地域間旅客流動量の予測手法に係る基本的事項を策定
 - 地域の特性を考慮した指標、基礎データ及び全体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策定
- ◎ 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ついては、自空港及び近接する他空港の総需要を算定の上、予測結果の妥当性を確認。

大都市圏の空港の整備について

大都市圏においては、背後圏の需要への対応と利便性の確保のために、各空港の役割分担を明確化した上で、計画的かつ重点的な整備を推進。立地制約のある世界の大都市圏の複数空港においても役割分担

- ・首都圏
 - 成田空港 我が国最大の国際空港。主に東日本の国際航空需要に対応。国際線の乗り継ぎ空港としても機能。
 - 羽田空港 全国の国内航空ネットワークの中心。
- ・近畿圏
 - 関西空港 我が国の主要国際空港。西日本を後背圏とする国際線及び国内線の基幹空港。国際線と国内線の乗り継ぎ空港としても機能しており、これに伴い利用圏は拡大。
 - 伊丹空港 国内線の基幹空港（環境対策上容量に制約）。
 - 神戸空港 神戸市及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。

（参考）世界の大都市圏における複数空港の機能分担例

ニューヨーク	J・F・ケネディー	国際・国内半々
	ニューアーク	国内線主体（国際線は米州・欧州線主体）
	ラガーディア	ほぼ国内線用（国際線はカナダ3都市のみ）
	ティーターブロー	不定期・小型機専用
	ウェストチェスター	ゼネラルアビエーション中心
ロンドン	ヒースロー	国際線主体
	ガトウィック	国際線主体（ヒースローの補完的位置付け）
	スタンステッド	ローコストの国際・国内線併用（欧州線主体）
	ルートン	ローコストの国際・国内線併用（欧州線主体）
	ロンドンシティ	ビジネス需要に対応した小型機専用都市内空港（欧州主要都市とダイレクトリンク）
パリ	シャルル・ド・ゴール	国際線主体（国内線は主要都市のみ）
	オルリー	国際・国内半々（国際線は主に欧州・中近東・アフリカ線）

地方空港の国際化状況

3大都市圏以外の空港の国際線は近距離が中心

空 港 名	滑走路長	国際線就航先		運 航 企 業 名 () 内は旅客便数、○内は貨物便数 (週当り)	路線別便数 (定期便) (週当り)	空港別便数 (定期便) (週当り)
		国名	都市名			
新 千 歳	3,000	韓国 アメリカ オランダ 中国 ロシア	ソウル ホノルル グアム アムステルダム 瀋陽 上海 ユジノサハリンスク	大韓航空(5) ジャルウェイズ(7) コンチネンタル・ミクロネシア航空(4) KLMオランダ航空(3) 中国北方航空公司(2) 中国西北航空公司(2) サハリン航空(1)	5 7 4 3 2 2 1	24
函 館	3,000	ロシア	ユジノサハリンスク	サハリン航空(2)	2	2
青 森	2,500	韓国	ソウル	大韓航空(3)	3	3
仙 台	3,000	韓国 アメリカ (香港) 中国	ソウル グアム 香港 北京／大連 北京／上海	アジアナ航空(7)② コンチネンタル・ミクロネシア航空(7) 香港ドラゴン航空(4) 中国国際航空公司(2) 中国国際航空公司(2)	9 7 4 2 2	24
秋 田	2,500	韓国	ソウル	大韓航空(3)	3	3
新 潟	2,500	韓国 アメリカ ロシア 中国	ソウル グアム ホノルル ハバロフスク ウラジオストック 西安／上海 ハルビン	大韓航空(5) コンチネンタル・ミクロネシア航空(2) ジャルウェイズ(1) ダリアビア(2)、アエロフロート② ウラジオストック航空(2) 中国西北航空公司(2) 中国北方航空公司(4)	5 2 1 4 2 2 4	20
福 島	2,500	韓国 中国	ソウル 上海	アジアナ航空(5) 中国東方航空公司(2)	5 2	7
小 松	2,700	韓国 ルクセンブルク	ソウル ルクセンブルク	日本航空(3) カーゴルクス④	3 4	7
富 山	2,000	韓国 ロシア 中国	ソウル ウラジオストック 大連	アジアナ航空(4) ウラジオストック航空(2) 中国北方航空公司(3)	4 2 3	9
美 保	2,000	韓国	ソウル	アジアナ航空(3)	3	3
岡 山	3,000	韓国 中国 アメリカ	ソウル 上海 グアム	大韓航空(5) 中国東方航空公司(2) コンチネンタル・ミクロネシア航空(2)	5 2 2	9
広 島	3,000	韓国 (香港) シンガポール 中国 アメリカ	ソウル 香港 シンガポール 西安／上海 北京／大連 ホノルル	日本航空(4)、アジアナ航空(5) 香港ドラゴン航空(2) シンガポール航空(4) 中国西北航空公司(3) 中国国際航空公司(2) ジャルウェイズ(2)	9 2 4 3 2 2	22
高 松	2,500	韓国	ソウル	アジアナ航空(4)	4	4
松 山	2,500	韓国	ソウル	アジアナ航空(3)	3	3

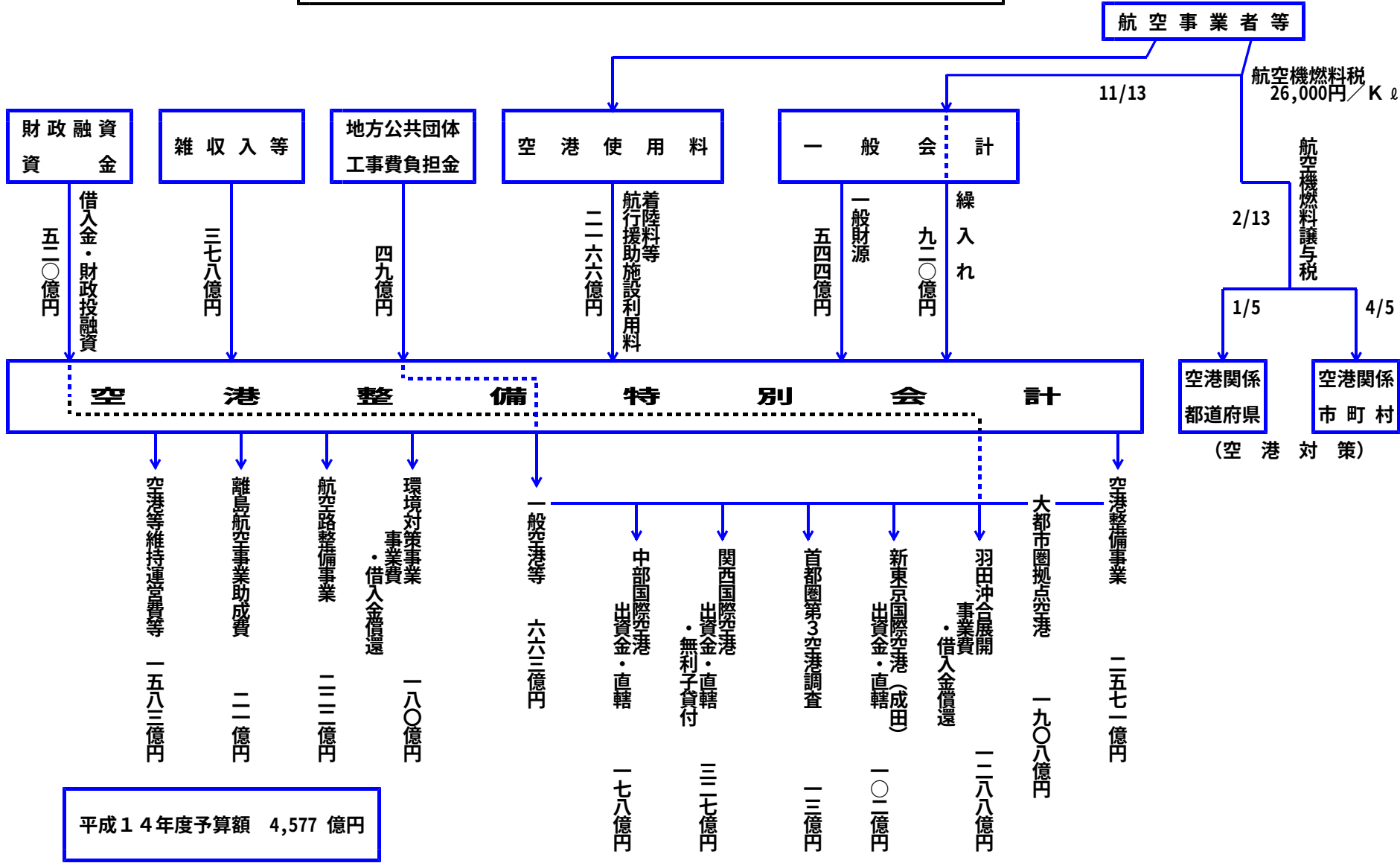
福岡	2,800	インドネシア アメリカ 韓国 中国 (台湾) (香港) シンガポール タイ マレーシア フィリピン	デンバサール グアム ソウル 釜山 済州 北京／大連 北京／上海 西安／青島 桂林／武漢 広州 台北 香港 シンガポール バンコク クアラルンプール マニラ	ガルーダインドネシア航空(3) コンチネンタル・ミクロネシア航空(7) 日本航空(7)、大韓航空(14) (うち7便釜山経由)、アジアナ航空(7) 大韓航空(7)、アジアナ航空(2) アジアナ航空(3) 中国国際航空公司(2) 中国国際航空公司(5)①、中国東方航空公司(2) (復路上海のみ)、中国東方航空公司(5)(往路上海のみ) 中国西北航空公司(3) 中国南方航空公司(2) 中国南方航空公司(1) 長栄航空公司(5)、中華航空(台湾)(7) キャセイパシフィック航空(7) 日本航空(7) (うち鹿児島経由、沖縄経由各2便)、キャセイパシフィック航空(7) (台北経由) シンガポール航空(7) タイ国際航空(5) マレーシア航空(2) フィリピン航空(4)	3 7 28 9 3 2 13 3 2 1 12 7 14 7 5 2 4	108
長崎	3,000	中国 韓国	上海 ソウル	中国東方航空公司(2) 大韓航空(2)	2 2	4
大分	3,000	韓国	ソウル	大韓航空(2)	2	2
宮崎	2,500	韓国	ソウル	アジアナ航空(3)	3	3
鹿児島	3,000	韓国 (香港)	ソウル 香港	大韓航空(3) 日本航空(2)	3 2	5
那覇	3,000	(台湾) (香港) 韓国 中国	台北 香港 ソウル 上海	日本アジア航空(7)、中華航空(台湾)(14) 日本航空(2) アジアナ航空(4) 中国西北航空公司(2)	21 2 4 2	29
20空港	—	11国2地域	31都市	26企業	—	291

- (注) 1. シェアは、全国の国際線乗降客数52,561千人に対する割合(%)である。
2. 便数は、往復ベースである。
3. 空港別便数は、重複している経路便を除いた便数である。
4. コードシェア便については、実際に運航している企業名及び便数として計上している。

空港整備特別会計のしくみ

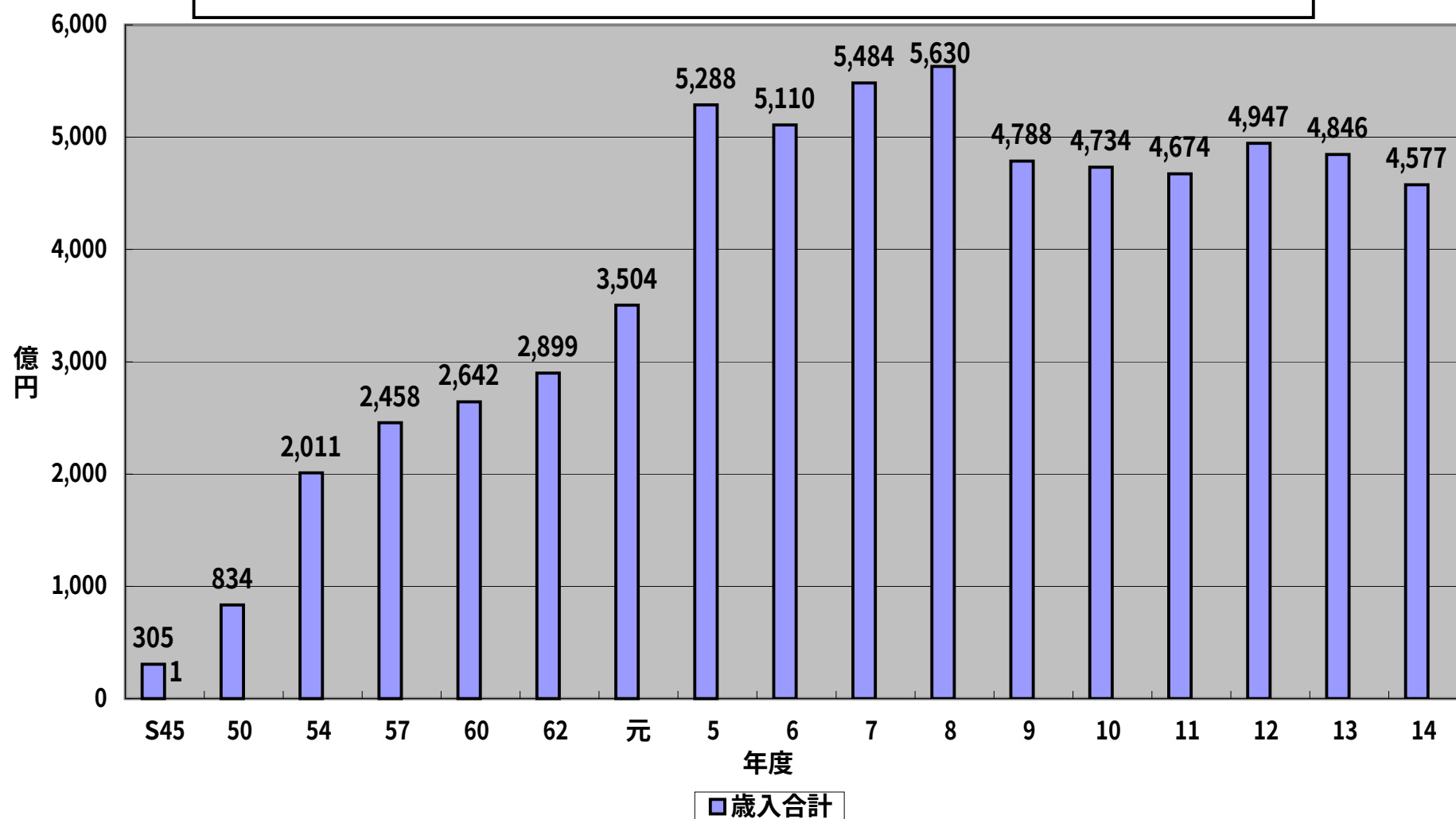
(平成14年度予算額)

空港関係経費については空整特会で収入・支出を一括管理



空港整備特別会計推移表

空港整備特別会計により必要な空港整備等の財源を確保



着陸料軽減措置の体系

多様な航空ネットワークを形成・維持するため、着陸料について、各種割引措置を実施

出 発 \ 到 着		1 種		2種A・共用	
		羽 田	伊丹・関空・成田	幹 線 (新千歳・福岡)	非幹線
1 種	羽 田				
	伊丹・関空・成田	軽減なし		2／3に軽減(※2)	
2種A ・共用	幹 線 (新千歳・福岡)				
	非幹線	2／3に 軽減(※1)			
2種B・3種					

※1. 軽減措置の適用期間は、平成13年4月1日から平成15年3月31日まで

※2. 軽減措置の適用期間は、平成11年4月1日から平成15年3月31日まで

※3. 羽田空港の深夜早朝路線については、羽田空港に朝(午前8時29分以前)に到着する便の羽田空港の着陸料及び羽田空港を夜(8時30分以降)に出発する便の国管理の相手空港の着陸料を1／2に軽減している。

※4. 沖縄特例及び離島特例の対象路線については、平成9年7月1日から平成19年3月31日まで着陸料を1／6に軽減している。

着陸料等収入及び同軽減額の実績・見込

1. 着陸料等収入の推移

(単位:億円)

	H11年度 実績	H12年度 実績	H13年度 予算	H14年度 予算	累計
着陸料等収入	899	891	908	884	3,582

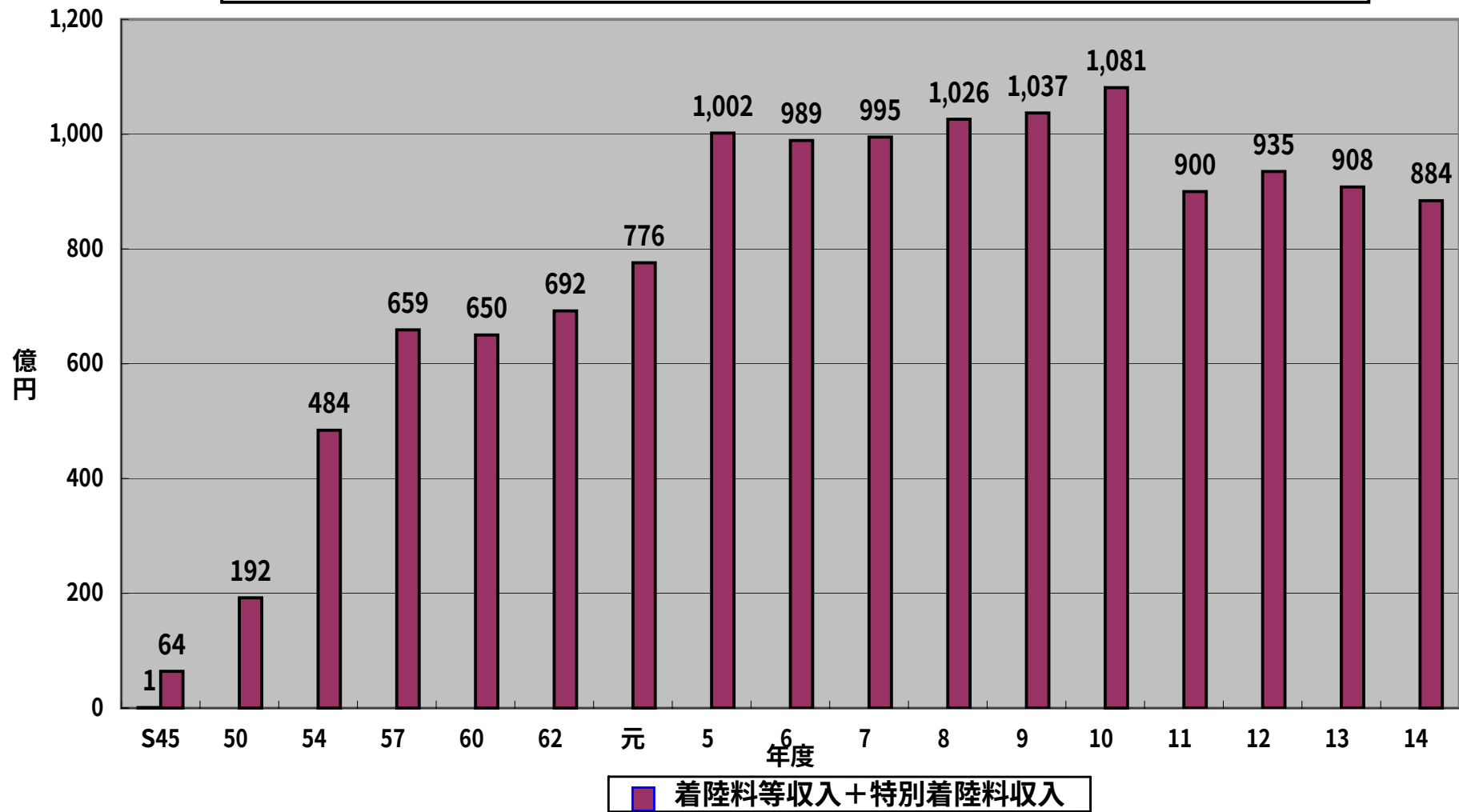
2. 軽減額の推移

(単位:億円)

	H11年度 実績	H12年度 実績	H13年度 見込	H14年度 見込	累計
軽 減 額	174	192	276	292	934

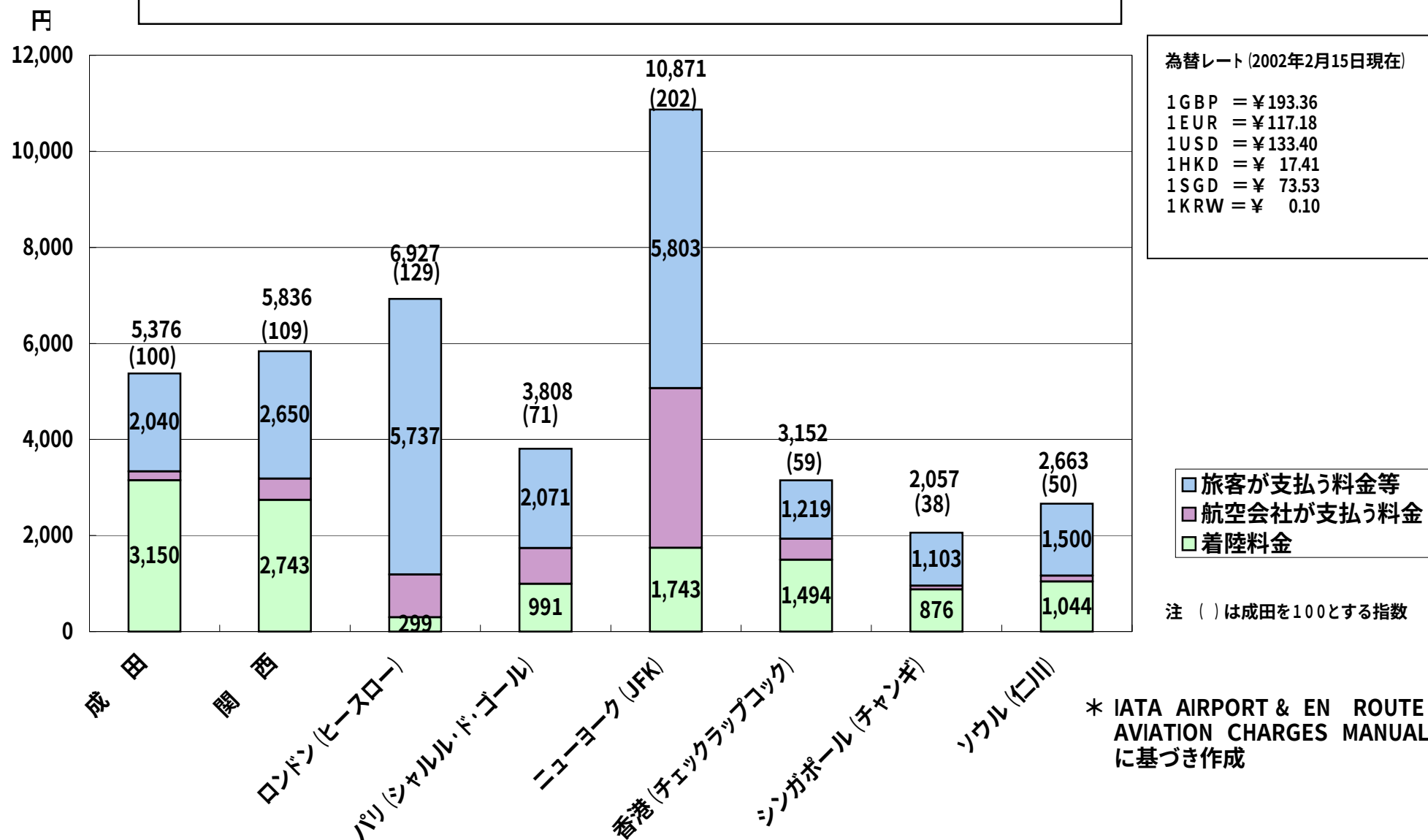
着陸料収入の推移

各種政策割引の結果、空港整備財源として重要な着陸料収入が減少



世界主要空港の空港利用料金比較 (国際線: 旅客1人当たり)

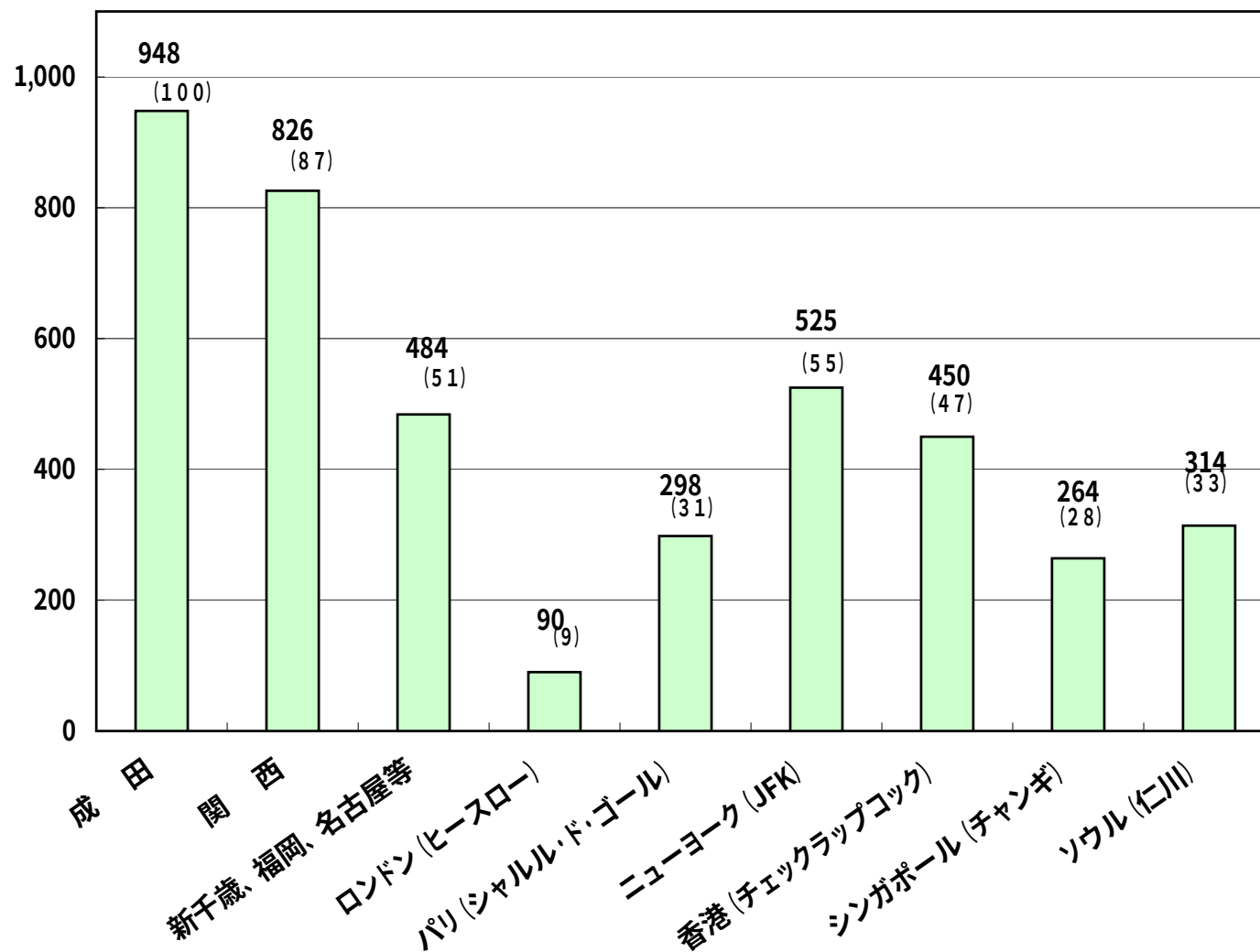
旅客1人あたりの総コストの比較では、成田・関空よりも高い空港も存在



世界主要空港の着陸料比較 (国際線)

着陸料の比較では、成田・関空は割高

千円



為替レート (2002年2月15日現在)

1 GBP = ¥193.36

1 EUR = ¥117.18

1 USD = ¥133.40

1 HKD = ¥17.41

1 SGD = ¥73.53

注 () は成田を100とする指

* IATA AIRPORT & EN
ROUTE AVIATION
CHARGES MANUALに基づき
作成

世界主要空港の着陸料比較 (国内線)

