

第2回国土交通省海洋政策懇談会 議事概要

○冒頭、吉田国土交通副大臣からの挨拶を行った。続いて、海洋に関し国土交通省が取り組むべき課題及び施策に関して、6名の委員より意見発表をいただいた。概要は以下のとおり。

(磯部委員)

- ・水、土砂、水質・生態系などの物質的循環を総合的に管理することは、海洋全体の管理を考える上で重要である。
- ・地先沿岸を市町村などが日常的に管理することも大事。トップダウンとボトムアップを含め統合的に沿岸域を管理することが必要である。
- ・沿岸域の防災・減災対策として、海岸保全施設の適切な維持管理や、東日本大震災を踏まえた津波に対する防護レベルの向上などが必要。予算に限られる中であって、地域特性に応じた対策が必要である。
- ・津波のリアルタイムモニタリングは減災に大きな役割を果たす。早期に観測できる仕組みが必要である。
- ・防災に関して一般市民が知識を共有することが必要。継続的な防災教育が非常に重要である。
- ・地球温暖化による海面上昇に関しては、問題が顕在化してからでは対応が困難である。施設の更新時期に合わせた対応など、今から適応策の取組を開始する必要がある。また、再生可能エネルギーの活用や二酸化炭素の吸収源拡大などの緩和策も進める必要がある。
- ・遠隔離島については、侵食や水没から守る必要がある。西表島の北にあるバラス島はサンゴの殻が波や流れで集まって自然に島になった。このように、サンゴや有孔虫などを育てつつ自然を利用して島を大きくすることも考えるべき。
- ・メタンハイドレートや海底熱水鉱床などの利用が可能となったときに備え、輸送拠点の確保が必要である。

(浦辺委員)

- ・本年、我が国の大陸棚外縁が確定する可能性が高い。大陸棚が確定したあと、これをどのように開発、利用、保全していくのが問題となる。現在、大陸棚については総合的管理の方針や施策は立てられていないのではないかと。
- ・排他的経済水域や大陸棚の適切な利用や保全のために、海洋全体を見渡す統一スキームが必要である。
- ・海洋政策を進める上で、陸からの視点だけでなく、海からの視点も必要である。例えば、離島を海からの視点で見れば、広大な海洋管理の拠点と位置づ

けることができる。大陸棚などの新たな価値を高めていくためにもこのような視点が必要ではないか。

- ・ 海洋は重層的な利用が可能な場であるため、海上空間、海面、海中、海底、海底下のいずれが優先的な価値を有するかについて議論する仕組みが必要である。
- ・ 先に保全に万全の態勢をとることにより、利用が促進されるのではないか。利用と保全は相反するものではなく、win-winの関係にある。
- ・ 海洋管理の議論においては、科学的調査をベースとした Evidence-based Decision が必要である。
- ・ 大陸棚外縁の外側であっても、保全すべき海域があれば海洋保護区等を設定し沿岸国の責任で管理することが可能である。このようなソフトパワーによる管轄権の強化を図るべきである。
- ・ 具体的な中期戦略として保全海域や利用海域の計画を立て、これに離島振興を再度位置づけるべきではないか。
- ・ 海底熱水鉱床などの海底資源は、調査をしなければ明らかにならない。あるかもしれない、ポテンシャルがあるといった議論はほとんど意味をなさない。
- ・ 海洋のステークホルダーは多様であるが、将来の世代を重要なステークホルダーとして位置づける必要がある。
- ・ 海は災難の源であるが、富の源でもある。このような海の2つの面を踏まえた海洋教育を進めていく必要がある。
- ・ 海洋の利用や保全を進めるため、英国の Marine Management Organization のようなワンストップショップの体制構築を目指すべきではないか。

(奥脇委員)

- ・ 海洋基本法を制定したことで海洋の個別問題への対応も進展しつつあるが、海洋立国の実現への戦略的なアプローチが海洋基本法のもとで発展してきたかということ、必ずしもそのようになっていないと感じている。
- ・ 日本人は具体的問題に対処するという点では優秀であるが、変化の予兆をとらえて危機を予測、準備するという作業は得意ではないし、政治行政のシステムもうまく機能しているとは思われない。
- ・ 今般の東日本大震災では、日本国籍船舶の必要性が再認識された。危機における船舶の公共性という観点から、日本人船員や危機の種類に応じた日本国籍船舶を確保しておく必要があるのではないか。
- ・ 危機対応に関しては、いわゆる病院船の問題がある。アメリカでは軍所属の病院船が災害時には被災者の観護・医療や避難所としての機能を提供し、平時には世界の医療過疎地や被災地に派遣され国際貢献の担い手となっている。このような社会貢献、国際貢献の場を日本でも準備し、若い人に将来の希望を与え、日常とは別の役割意識を育て、船を職場として選ぶ人が増えるよう

な仕組みを構築することは、海洋立国として必要な戦略ではないか。

- ・国際貢献については、財政援助よりも人の顔の見える可視化された記憶に残る援助が感謝される。このため、紛争地域や貧困地域でのNGOの活動などと連携することも必要である。
- ・我が国が海洋科学技術の先進国として先導的役割を果たすためには、優秀な科学技術があるだけでは不十分であり、それを活用するための戦略が必要である。
- ・周囲を海に囲まれている我が国は、海によって守られているというよりも、海からの驚異にさらされているともいえる。例えば、東シナ海等の海底資源開発からの油の大量流出等に備えた対策の検討など、危機対応を進める必要がある。
- ・総合的安全保障の基盤をなす海上交通路の確保が重要であるが、北極海航路については、日本は世界の取組から遅れているのではないか。
- ・海洋立国を目標とするのであれば、海を国際的な信用を高めるためにどのように利用し、その結果として国民生活をどう守るのかなどの戦略を立てることが重要である。
- ・日本の先進的な科学技術や理工学的知識・経験を役立て、海洋のグローバルガバナンスを先導するという方向を目指していく必要がある。

(來生委員)

- ・海洋政策において、全体を鳥瞰的に見る視点が必要ではないか。鳥瞰的視点が無ければ、自分の権限と他の権限の重なりは見えても、他の権限の全体像は見えない。自分の権限を理解するためには、他の権限も含めた全体像を把握することが重要である。
- ・個別の権限でカバーされていない部分への対応については、消極的な姿勢が基本になってしまう。自分の権限を超えたところに対しては、問題が具体化して深刻化しない限り消極的になるものである。
- ・科学技術の進展、国連海洋法条約に基づく管轄権の行使を巡る国際的な利害の対立など、21世紀の中葉に向けて我が国の海洋を取り巻く状況が大きく変化しつつある。このような状況で消極的な待ちの姿勢を保っているのは、資源獲得や環境保全の決定的なタイミングを失ってしまうのではないか。消極的な海洋管理から積極的な海洋管理へ転換すべきである。
- ・現行の海洋基本計画は、各省庁のさまざまな計画を束ねたものにとどまっているのではないか。鳥瞰的視点を欠いており、必要条件は満たすが積極的に海洋政策を展開するための十分条件を必ずしも満たしていないと考える。
- ・海洋政策を展開する上で、官と民と学、政治と行政の性格を十分に踏まえた役割分担が求められる。鳥瞰性を確保するための真の意味での政治主導と、それを支えるための行政機構の協同が重要である。

- ・ 総合海洋政策本部の意志決定のプロセスに、鳥瞰的視点の重要性を強調するステークホルダーを入れ込み機能させるための工夫・努力が必要ではないか。
- ・ 現行の海洋基本計画は、それまで我が国に無かったメカニズムをつくり出したということだけでも大きな成果として評価できるが、第2期の基本計画はその実質が問われるのではないか。
- ・ 排他的経済水域・大陸棚の管理と、沿岸域から領海までの管理はその問題の性格が相当異なるものである。
- ・ 総合海洋政策本部の役割については、各省庁間の調整機能も大事であるが、そこにとどまらずに権限の隙間についての管理のあり方や全体の方向性について分析し提言していく機能が重要ではないか。
- ・ 港湾、漁港、海岸保全区域以外の管理者がいない一般海域と言われる空間においては、誰が占有許可を出すのかという問題がある。個別公物管理法などでカバーできていない海域であり、管理原則が存在していない。これを定め、許認可等の権限行使の基準を整えた法制度が必要である。ウインドファームの推進を政策に掲げた途端、この問題は深刻化するのではないか。

(柘植委員)

- ・ 「持続可能な海洋事業イノベーション力」を強化するために、技術革新政策、イノベーション政策、人材育成・教育政策の三位一体的推進が必要であるが、日本の産学官連携はこのような三位一体の構造になっていない。
- ・ いつも戦略づくりに終始しているのではないか。「日本再生の基本戦略」において科学技術イノベーションの推進や海域の開発・利用の戦略的推進体制の構築が掲げられているが、科学技術基本計画の成果等に基づき具体的なイノベーション創出目標や実現作戦、投資計画が既にできているべきである。
- ・ 産業が担う「イノベーションと人材育成」、大学が担う「教育と基礎研究に基づく知の創造」、研究型独法と産業が担う「研究開発と教育・人材育成」の機能が連携した「ナショナルイノベーションパイプライン・ネットワーク」を構築する必要がある。目標とするイノベーションや関連投資、責任体制を明確化し進めることが重要である。これを海洋事業イノベーション政策において実践することを提案する。
- ・ 海事産業クラスターのスパイラルアップを図るために策定した「総合的な新造船政策」（平成23年7月新造船政策検討委員会）について、海洋事業イノベーションの一つのモデルとしてナショナルイノベーションパイプライン・ネットワーク化を提案する。
- ・ 海洋事業イノベーションが目標とする「巨大複雑系社会経済システム」の創成を担うリーダーとして、Σ型統合能力人材の育成を強化する必要がある。現在の日本においては、細分化する科学技術・学術の潮流のために、教育においても細分化、専門化の傾向にある。このため、知の創造を統合し社会経

済的価値の創造を担うΣ型人材育成力は極めて弱体化している。海洋事業イノベーション実現に向けたナショナルイノベーションパイプライン・ネットワークに、このΣ型人材の育成も明確に位置づけるべきである。

(山田委員)

- ・ 国境離島を有効に活用していくべきではないか。
- ・ 沖縄県の竹富町は、海洋基本法に基づいて、地域の特性を活かして町の海洋基本計画を策定した。まず自分たちで何ができるのかという視点で取組を始めている。また、石垣市、与那国町でも、地域の海洋基本計画に当たるものを作ろうとしている。
- ・ このような各地域が進める取組について国が受け止めていくことで、地域の計画も地に足のついたものになるのではないか。

○引き続き、意見交換を行った。概要は以下のとおり。

- ・ 人材育成については、大学等において学術分野が細分化され、教える側も同様になり総合能力人材の育成ができなくなっている。また、かつては産業の中で育てるメカニズムがあったが、今は投資の減少等により難しくなっている。人材育成に向けた政策的な支援が必要である。
- ・ 海域の管理に重要な役割を担う国境離島を有する市町村を国の海洋政策としてどのように支えていくかを考える必要がある。

以上