

参 考 資 料

目 次

1. 国土形成計画法等（抜粋）	1
2. 我が国の領海等の概念図	2
3. 全国総合開発計画の歩みと海洋・沿岸域における主な政策等の経緯（年表）	3
4. 全国総合開発計画における海洋・沿岸域に関する記述	6
5. 他国における先進的な取組	9
6. 近年（2000年以降）の海洋・沿岸域に係る主な提言等の概要	10
7. 海洋基本法研究会について	11
8. 海洋・沿岸域政策を所管する行政機構	12
9. 「海の日」を迎えるに当たっての内閣総理大臣メッセージ	13
10. 国連海洋法条約による大陸棚の定義	14
11. 主な国境離島地域の現状	15
12. 水産業・漁村の自立・活性化へ向けた取組	16
13. 水産業・漁村の現状と水産物の世界的需要の高まり	17
14. 我が国周辺の主な水産資源管理の状況	18
15. 我が国近海の海底資源の分布のイメージ	19
16. 海洋構造物等に係る安全水域の設定等に関する法律案について	20
17. 第3期科学技術基本計画について	21
18. 総合的な土砂管理のイメージ	22
19. 海洋・沿岸域が抱える課題	23
20. 沿岸域圏の総合的管理の考え方	24
21. 総合性を有する計画策定に向けた地域の取組	25
22. 海洋・沿岸域における主な管理権限の所在	26

別添 国土交通省海洋・沿岸域政策大綱

1. 国土形成計画法（昭和二十五年法律第二百五号）抜粋

（目的）

第一条 この法律は、国土の自然的条件を考慮して、経済、社会、文化等に関する施策の総合的見地から国土の利用、整備及び保全を推進するため、国土形成計画の策定その他の措置を講ずることにより、国土利用計画法（昭和四十九年法律第九十二号）による措置と相まって、現在及び将来の国民が安心して豊かな生活を営むことができる経済社会の実現に寄与することを目的とする。

（国土形成計画）

第二条 この法律において「国土形成計画」とは、国土の利用、整備及び保全（以下「国土の形成」という。）を推進するための総合的かつ基本的な計画で、次に掲げる事項に関するものをいう。

- 一 土地、水その他の国土資源の利用及び保全に関する事項
- 二 海域の利用及び保全（排他的経済水域及び大陸棚に関する法律（平成八年法律第七十四号）第一条第一項の排他的経済水域又は同法第二条の大陸棚における同法第三条第一項第一号から第三号までに規定する行為を含む。）に関する事項
- 三 震災、水害、風害その他の災害の防除及び軽減に関する事項
- 四 都市及び農山漁村の規模及び配置の調整並びに整備に関する事項
- 五 産業の適正な立地に関する事項
- 六 交通施設、情報通信施設、科学技術に係る研究施設その他の重要な公共的施設の利用、整備及び保全に関する事項
- 七 文化、厚生及び観光に関する資源の保護並びに施設の利用及び整備に関する事項
- 八 国土における良好な環境の創出その他の環境の保全及び良好な景観の形成に関する事項

2 前項の国土形成計画は、第六条第二項に規定する全国計画及び第九条第二項に規定する広域地方計画とする。

《参考》

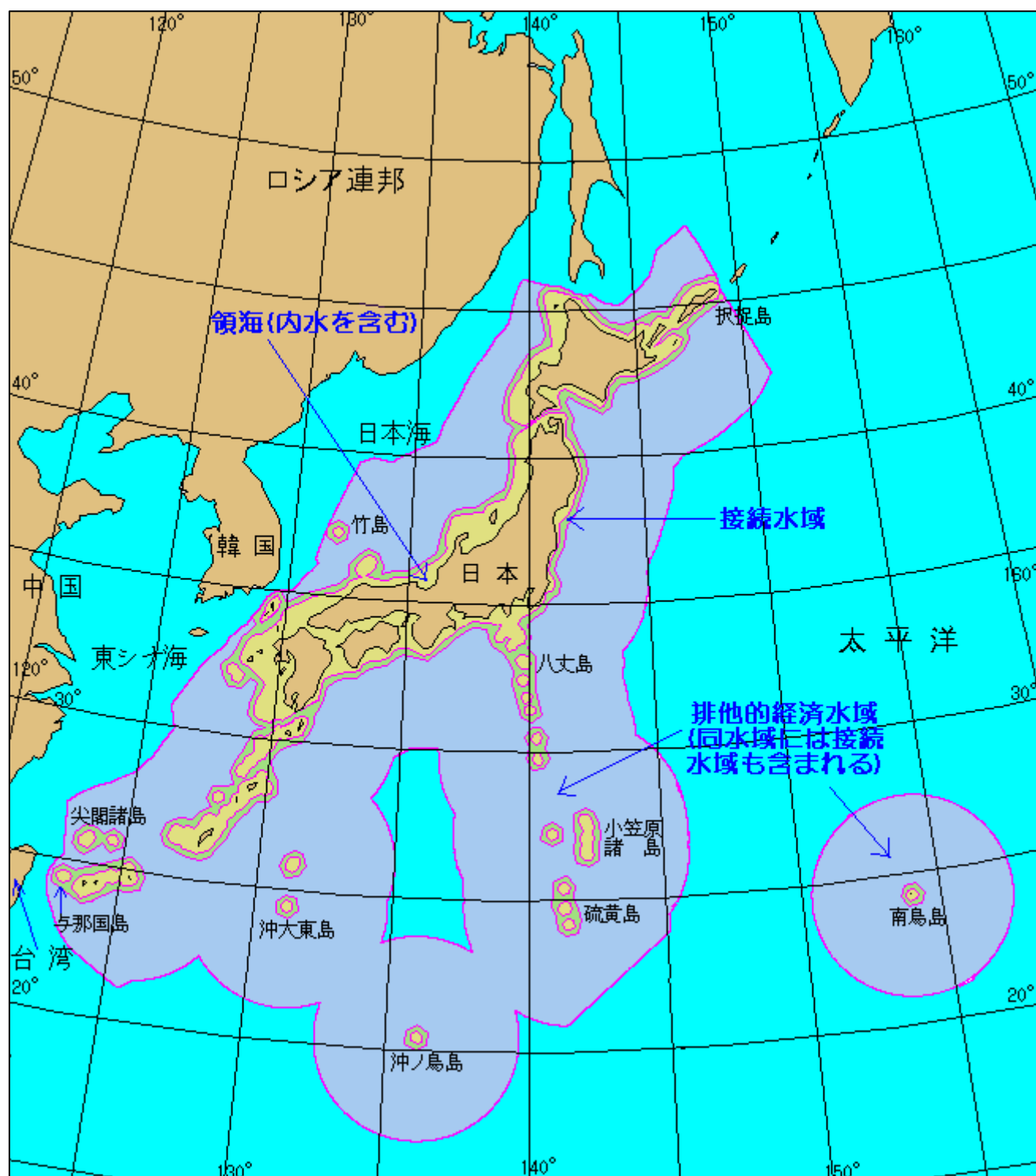
○排他的経済水域及び大陸棚に関する法律（平成八年法律第七十四号）抜粋

（我が国の法令の適用）

第三条 次に掲げる事項については、我が国の法令（罰則を含む。以下同じ。）を適用する。

- 一 排他的経済水域又は大陸棚における天然資源の探査、開発、保存及び管理、人工島、施設及び構造物の設置、建設、運用及び利用、海洋環境の保護及び保全並びに海洋の科学的調査
- 二 排他的経済水域における経済的な目的で行われる探査及び開発のための活動（前号に掲げるものを除く。）
- 三 大陸棚の掘削（第一号に掲げるものを除く。）

2. 我が国の領海等の概念図



国土面積	約 38 万 km^2
領海(含:内水)	約 43 万 km^2
接続水域	約 32 万 km^2
領海(含:内水)+接続水域	約 74 万 km^2
排他的経済水域	約 405 万 km^2
領海(含:内水)+排他的経済水域	約 447 万 km^2

(出典) 海上保安庁海洋情報部ホームページ

3. 全国総合開発計画の歩みと海洋・沿岸域における主な政策等の経緯（年表）

	国 内	海 外
1960	水俣病社会問題化(1956) 国民所得倍増政策発表(1960) 【背景】 国民生活レベルの向上を目指す経済の拡大発展が課題となる。加工貿易による国民所得倍増計画の国土への展開方策の一つとして、拠点開発方式が注目される。 全国総合開発計画(1962) 太平洋ベルト地帯構想 ○臨海工業の拠点開発 「公害対策基本法」制定(1967) 【背景】 国民所得をはじめとする地域間格差の縮小が課題となる。遠隔地大規模構想と併せ、これを可能にする高速交通ネットワーク整備の促進に期待が集まる。 新全国総合開発計画(1969) ①国際貿易港、大規模流通拠点港湾の整備 ②工業港、臨海工業基地の整備 ③中核的漁港の整備 ④資源培養型漁業の推進 ⑤大規模原油輸入基地の整備 ⑥原発等新エネルギー供給基地の整備 ⑦大規模海洋性レクリエーション基地の整備 ⑧湾岸及び外郭環状交通体系の整備 ⑨海岸防災施設の整備 ⑩自然の保護・保全	「第1次国連海洋法会議」開催(1958) 〈「海洋自由」原則の法典化を目指す。海洋法4条約を採択。〉 「第2次国連海洋法会議」開催(1960) 〈領海などの水域幅員(12海里)について集中審議、最終決定に至らず。〉
1970	公害国会「公害対策基本法」改正(1970) 〈公害対策をより一層の充実、「産業との調和」条項等を削除〉 「水質汚濁防止法」「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」「海洋汚染防止法」制定(1970) 「環境庁」発足(1971) 「自然環境保全法」制定(1972) 第1次オイルショック(1973) 【背景】 公害が社会問題化する中、環境行政の重要性が高まる。高度経済成長から安定成長への移行の中で開発圧力の強まる「沿岸域」の保全と利用の適切な調整が課題となる。 第3次全国総合開発計画(1977) (沿岸域の環境保全) ①汚染の防止 ②自然環境・景観の保全と創出 (沿岸域の利用) ①栽培漁業による沿岸域漁業の振興 ②レクリエーションの場の確保 ③海上交通の安全確保 ④物流・臨海工業施設の適性配置 ⑤海岸保全施設の整備 ⑥沿岸域の基本的な計画検討 国土空間の新たな概念として「沿岸域」が認識される。 第2次オイルショック(1978)	「国連人間環境会議」(ストックホルム)開催 「人間環境宣言」採択(1972) 米国、カナダ「沿岸域管理法」制定(1972) 「第3次国連海洋法会議」開催(1973～1982) 〈200海里経済水域と諸海峡における自由航行に関して、先進国と途上国との利害が対立、最終的に「国連海洋法条約」を採択。〉 「UNEP 地域海計画」採択(1974) 〈閉鎖性水域の海洋汚染の管理と海洋及び沿岸域の資源の管理〉 豪「グレートバリアリーフ海洋公園法」制定(1975) 〈世界遺産である同海域についてゾーニング手法等を用いて管理〉 米国「漁業保存管理法(200海里法)」施行(1977) (200海里元年)

生活空間としての海洋・沿岸域の積極的開発

海洋・沿岸域の環境保全

	国 内	海 外
1980	「海洋開発関係省庁連絡会議」設置(1980) 「ワシントン条約」「ラムサール条約」に加入(1980) 【背景】 沿岸域の空間的重要性が高まるにつれ、同空間において利用、保全等様々な要請が輻輳し、これらの調整と海洋・沿岸域の総合的な発展が課題となる。 第4次全国総合開発計画(1987) (海洋・沿岸域の利用と保全) ①親水空間の整備 ②海洋性レクリエーション施設の整備 ③新技術の活用による水産資源の計画的増殖 ④海洋エネルギーの開発 ⑤海洋鉱物資源の開発 ⑥複合的臨海・海上空間及び静穏海域の創出 ⑦地方公共団体による沿岸域の総合的な管理計画の策定 ⑧国における計画策定のための指針づくり	「ワシントン条約」発効(1980) 「国連海洋法条約」採択(1982) 「マルポール 73/78 条約」発効(1983)
1990	「沿岸域の総合的な利用計画策定のための試行的指針」策定(1990) 「アジェンダ 21 行動計画」国連へ提出(1993) 「国連海洋法条約」批准(1996) 「領海法」一部改正(1996) 〈接続水域(基線から 24 海里)を設定し、日本の法律の一部を適用〉 「排他的経済水域及び大陸棚に関する法律」制定(1996) 〈排他的経済水域及び大陸棚の範囲を領海基線から 200 海里とする〉 「排他的経済水域における漁業等に関する主権的権利の行使等に関する法律」及び「海洋生物資源の保存及び管理に関する法律」制定(1996) 「水産資源保護法」一部改正(1996) 〈水産動物の種苗の輸入防疫の強化(大臣許可制)〉 「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」ほか 2 法一部改正(1996) 〈外国船舶による油又は有害液体物質の取扱いの適正化〉 「河川法」一部改正(1997) 〈法目的に「河川環境の整備と保全」を追加、地域の意向を反映した河川整備計画制度の導入等〉 【背景】 多様な主体の「参加と連携」が叫ばれる中、自然の系に基づく空間を単位とし、当該空間(沿岸域圏)を総合的かつ計画的に管理していくことの必要性が高まる。 第5次全国総合開発計画(1998) 21 世紀の国土のグランドデザイン (海洋・沿岸域の保全と利用) 1. 海と人との多様なかかわりの構築 2. 沿岸域圏の総合的な計画と管理の推進 3. 国際海洋秩序の確立と技術開発	「環境と開発に関する国連会議(地球サミット)」開催(1992) アジェンダ 21 採択 英国「沿岸計画 PPG20」策定(1992) 〈沿岸域の土地利用計画策定に向けた指針〉 「気候変動枠組条約」採択(1992) 「国連海洋法条約」発効(1994) 「北太平洋地域における海洋並びに沿岸環境の保護、管理並びに開発のための行動計画」採択(1994) 「OPRC 条約」発効(1995) 〈大規模油汚染事故の被害の軽減〉 中国「中国オーシャンアジェンダ 21」策定(1996) カナダ「海洋法」制定(1997)

	国 内	海 外
2000	「海岸法」一部改正(1999) 〈法目的に「海岸環境の整備と保全」「公衆の海岸の適正な利用」を追加、国土保全上重要な海岸の国による直轄管理制度の創設等〉	韓国「沿岸管理法」制定(1999)
	国による沖ノ鳥島の直轄管理(1999)	「新日韓漁業協定」発効(1999)
	「港湾法」一部改正(2000) 〈法目的に「環境施策の充実」「放置艇対策の充実」等を追加〉	「新日中漁業協定」発効(2000)
	「沿岸域圏総合管理計画策定のための指針」策定(2000)	
	「瀬戸内海環境保全基本計画」変更(2000) 〈計画の意義に環境回復の観点、計画の目標に藻場・干潟等の保全及び回復についての記述を追加〉	
	「水産基本法」制定 「漁港漁場整備法」改正(2001) 〈目的規定に「環境との調和」「豊かで住みよい漁村の振興」を追加〉	「TBT 船底塗料禁止条約」採択(2001)
	「水路業務法」一部改正(2001) 〈水路測量基準の国際基準への適合、関連法令整備〉	
	「自然再生推進法」「有明特措法」「都市再生特措法」制定(2002)	「持続可能な開発に関する世界サミット」開催(2002) 実施計画採択
	PEMSEA 正式参加(2002)〈東アジア海域環境管理パートナーシップ〉	「SOLAS 条約」改正(2002) 〈船舶と港湾施設の保安対策の強化〉
	科学技術・学術審議会海洋開発分科会「長期的展望に立つ海洋開発の基本的構想及び推進方策について(答申)」とりまとめ(2002)	中国「海域使用管理法」制定(2002)
	「東京湾再生のための行動計画」策定(2003) 〈東京湾の水環境の改善〉	韓国「海洋水産発展基本法」制定(2002)
	沿岸域管理研究会提言(2003)	「東アジア海域の持続可能な開発戦略」採択(2003)
	内閣官房に「大陸棚調査対策室」設置(2003)	
	「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」制定(2004)〈改正 SOLAS 条約への対応〉	米国海洋政策審議会「21 世紀海洋の青写真」提出(2004)
	「大阪湾再生行動計画」策定(2004) 〈大阪湾の水環境の改善〉	米国「米国海洋行動計画」発表(2004)
	海洋開発関係省庁連絡会議「海洋開発推進計画」策定(2004)	
	「大陸棚調査・海洋資源等に関する関係省庁連絡会議」設置(2004)	
	「港湾法」一部改正(2005) 〈特定国際コンテナ埠頭の機能の高度化による港湾の運営の効率化〉	
	「下水道法」一部改正(2005) 〈高度処理による閉鎖性水域の水質の改善、広域的な雨水排除による浸水対策の推進、下水道への有害物質又は油の流入事故対策の推進、地震対策の推進〉	
	「国土形成計画法」制定(2005) 〈国土形成計画の計画事項として新たに「海域の利用及び保全」を明記〉	

(出典) 国土交通省国土計画局作成

4. 全国総合開発計画における海洋・沿岸域に関する記述

○21世紀の国土のグランドデザイン（平成10年3月閣議決定）（抜粋）

第2部 分野別施策の基本方向

第1章 国土の保全と管理に関する施策

第3節 流域圏に着目した国土の保全と管理

（中略）

3 水系の総合的な整備

（中略）

（2）流域、沿岸域を視野に入れた総合的な土砂管理

河床低下、海岸線の後退等に対処するため、山腹から海岸に至る一連の土砂の流れについて調査、研究を進め、生態系にも配慮した総合的な土砂管理を目指す。このため、陸域においては、貯水ダムの排砂施設、中小洪水時等に土砂の流れを妨げない砂防ダム等の開発等を行う。沿岸域においては、海岸沿いの砂の流れを確保し、砂浜を維持・回復するための工法等の開発、整備を推進する。また、沿岸域の安全を確保するため、高潮、津波、波浪等の外力条件、海岸侵食及び後背地の状況に応じた海岸保全施設の整備を推進する。

（以下略）

第4節 海洋・沿岸域の保全と利用

地球環境への意識の高まりと国連海洋法条約上の我が国の権利と責務を踏まえ、海洋・沿岸域を人類共有の財産として、また望ましい姿で子孫に引き継ぐべき貴重な国土空間として認識し、適正に保全するとともに多面的に利用していくことが基本である。

我が国の海洋・沿岸域は、それぞれの新しい国土軸に対応する黒潮、親潮、対馬海流に沿う地域と、西日本国土軸に対応する三大湾・瀬戸内海等が連なる地域に大きく分けられる。このような地域特性をいかし、以下の施策を行い、望ましい国土構造の形成に寄与していく。

1 海と人との多様なかかわりの構築

我が国の沿岸域は、厳しい自然条件の下に置かれているとともに、人口、資産の集積が進んでいる。このため、高潮、津波、波浪等による自然災害や全国的に顕在化している海岸侵食に対応し、国民の生命や財産を守り、質の高い安全な沿岸域を形成していくため、地震・津波防災対策の早急な実施、面的防護方式による耐久性の高い整備等の海岸保全施設の整備及び津波・高潮等の観測・情報伝達体制の高度化を推進する。

また、陸・海水系の相互作用の下にある沿岸域では、自然の持つ循環、復元性、多様性が劣化し、海岸侵食、富栄養化や赤潮、多様な生物の産卵・生育に重要な場の減少等の問題が生じている。このため、沿岸域の特性を踏まえ、陸域の取組と併せた自然と調和した土砂管理、水

質、底質の改善及び干潟、藻場、砂浜等の浅場とその連続性の質的・量的な回復や自然の浄化能力の修復を広域的、総合的に進め、人間と自然が良好にかかわる美しく健全な沿岸域環境の復元・創造を図る。

さらに、臨海部・海岸を多様な機能をもつ空間として整備し、良好な景観の形成、パブリックアクセスの確保、海の魅力をいかしたウォーターフロントの整備を図る。また、海に由来する自然、生活、文化等にふれあう健康、保養、学習等のための交流、海洋をテーマとした研究・技術交流、漁業等の海洋関連産業の連携・交流、イベントの開催、海上交通網を活用した広域観光ルートの形成等「海流連携」とも言うべき海を通じた連携・交流を推進する。なお、海洋性レクリエーション利用者の組織化や利用ルール策定、規制と併せたプレジャーボートの保管場所の確保とその広域的ネットワークの形成を進める。

2 沿岸域圏の総合的な計画と管理の推進

沿岸域の安全の確保、多面的な利用、良好な環境の形成及び魅力ある自立的な地域の形成を図るため、沿岸域圏を自然の系として適切にとらえ、地方公共団体が主体となり、沿岸域圏の総合的な管理計画を策定し、各種事業、施策、利用等を総合的、計画的に推進する「沿岸域圏管理」に取り組む。そのため、国は、計画策定指針を明らかにし、国の諸事業の活用、民間や非営利組織等の活力の誘導等により地方公共団体を支援する。なお、沿岸域圏が複数の地方公共団体の区域にまたがる場合には、関係地方公共団体が連携し、特に必要がある場合には、国を含めた広域的な連携により、計画の策定、推進を図る。

なかでも、より良好な環境を形成するためには、広域的な視点から沿岸域をとらえ、長期的な目標を掲げ、段階的な計画により環境の復元、創造等を行うことが必要である。あわせて、多様な主体による個別の事業と計画との整合を図るとともに、管理者間の連携の取組を計画で位置付け、その総合的な推進を図る。

3 国際海洋秩序の確立と技術開発

排他的経済水域内の水産資源について適切な権利の行使と義務の履行のため、漁獲可能量制度により再生産資源の特性を生かした資源管理を一層進める。あわせて、開発による影響の緩和も含めた藻場等の良好な漁場環境の保全と回復、資源管理型漁業、栽培漁業等の展開、調査研究の充実により、資源の持続的かつ高度な利用を進める。また、21世紀のフロンティアである海の活用を進めるため、新たな船舶、浮体等による空間利用、水産資源の基礎生産力の向上とその高度利用等の技術開発及び実用化を進めるとともに、大陸棚の石油、天然ガス、深海底の鉱物資源、潮汐、波浪の海洋エネルギー等の調査、開発を推進する。さらに、海洋環境を保護・保全するとともに、地球温暖化、気候変動等の地球規模の諸現象の解明とその正確な予測並びに海洋・沿岸域における事故等への的確な対応のため、国際機関等とも協力しつつ、海洋に関する観測、調査、研究開発、情報整備等を進める。なお、海洋における資源開発・管理や調査・研究等を実施する際には、国際的な協力体制の確立も必要である。

第3部 地域別整備の基本方向

11 豪雪・離島・半島地域

(中略)

(2) 離島地域

離島地域は、排他的経済水域を含む国土の保全・管理上の重要な拠点であり、その役割及び多様な離島ごとの諸条件を十分に勘案しつつ、安全で安心できる生活環境の整備や地域の活性化に向けた各種の基盤整備を推進するとともに、離島地域の持つ多様で特色ある資源や文化を活用した産業振興を図ることが重要である。

このような観点から、交流圏の拡大に向け、港湾、空港、道路や架橋等交通施設の整備、離島航路の高速化や航空機のジェット化、利便性の確保、離島と離島・本土・海外とを結ぶ交通網の構築等を図る。あわせて、生活等の広範な情報の受発信に供する高度な情報通信基盤の整備を進める。また、漁港、漁場、農地、農道、林道等の基盤整備、加工・流通体制の整備、関連企業との連携等により、特色ある離島製品の生産を推進する。特に、地域の基幹産業である水産業の一層の振興を図る。さらに、海洋性気候等恵まれた自然環境を活用した保養・療養活動（アイランドセラピー）やブルー・ツーリズム等魅力ある離島観光の振興を図る。

生活環境については、ダム等の整備、他地域からの導水、海水淡水化等の渇水対策の推進、污水处理施設、廃棄物処理施設、公園、救急医療を含めた医療・福祉体制等の整備を図る。また、衛星通信等による教育・医療システムの導入等を推進し、教育・医療の機会の均等化を目指す。さらに、治山、治水、海岸保全等の国土保全施設の整備や、災害時の連絡体制を含めた総合的な防災対策を推進する。このほか、自然環境の保全、集落景観の保全、伝統文化の継承と発展等を図る。

特に、外海離島である奄美群島については、沖縄との連携強化によりアジア・太平洋地域における新たな位置付けを求め、小笠原諸島については、東京圏との連携の強化に配慮しつつ、亜熱帯気候等による特有の自然環境や我が国南端に位置する地理的特性を十分に生かした振興開発を推進する。

(以下略)

5. 他国における先進的な取組

	アメリカ	中国	韓国
基本政策 の概要	・海洋・沿岸域を、よりきれいに健全に生産的にすることを目指す。 －リーダーシップと調整能力の向上 －海洋・沿岸域に関する理解の増進 －海洋・沿岸域の資源の利用・保存の向上 －沿岸域及びその流域圏の管理 －海上輸送の支援 －国際海洋政策及び科学の推進 ※U. S. Ocean Action Plan (2004年)による	・海洋資源を合理的・持続的に利用し、海洋経済の一層の発展を促進することを目指す。 －海洋権益を効果的に守る －海洋資源の合理的な開発と利用 －海洋の生態環境を確実に保全 －海洋資源・環境の持続可能な利用と海洋事業の協調的発展を実現 ※China Ocean Agenda21 (1996年)による	・海洋政策への優先的取組や海洋産業の競争力強化を通じた「先進海洋大国」を実現することを目指す。 －領海の活力の増進 －知識に基づく海洋産業の開発 －海洋資源の持続可能な開発の達成 ※海洋水産発展基本法に基づくOcean Korea21 (2000年)による
管理制度 の概要	・対象範囲は領海まで。 ・州が沿岸域管理計画を作成(34の州・地域で作成済)。 －計画対象となる沿岸域の範囲 －許認可可能な土地利用と海域利用の定義 －管理計画と既存の市町村の諸計画との調整 －許認可手続き等への住民参加 ・州の権限：利用の輻輳を解決するための土地及び水利用の規則(必要な場合にはこれらの利用禁止等が可能)等を含む沿岸域管理計画を作成可能。計画の対象とする範囲も決定可能。 ※沿岸域管理法(1972年)による	・対象範囲は領海まで。 ・国が海域ゾーニング計画を策定(海域区分に従って海域の使用方法を決定)。 ・上記を基に地方政府が地域ゾーニング計画を策定し、国が認可した後、ゾーニングを実施。 ・国が海域使用権を設定(海域使用許可、入札、セリによる)。 ・国が海域使用料を徴収。 ※海域使用管理法(2001年)による	・対象範囲は領海まで。 ・国が沿岸統合管理計画を策定(国が全国沿岸域を10の圏域に区分して主な用途を設定)。 ・地方政府が沿岸管理地域計画を策定(地方政府が沿岸域をその特性を踏まえて類型化し、区域ごとに推奨・支援すべき行為、禁止行為を提示(5箇所策定済、47箇所策定中))。 ・国が沿岸整備計画を策定。 ・沿岸整備事業の実施者(基本的に指定港湾区域内は国、指定港湾区域外は地方政府)が沿岸整備事業実施計画を策定。 ※沿岸管理法(1999年)による
管理制度 の特徴	・沿岸域管理法に基づく管理主体は州政府(海域方向は多くが海岸線から3マイル沖まで)であるが、開発行為等に対する許認可については、新たに設置される委員会のみならず、連邦陸軍工兵隊や地方公共団体が必要に応じて、その権限を有する。	・海域ゾーニング計画の策定主体は地方公共団体。法律上海域方向の範囲は領海までであるが、実際の計画は、海域の使用状況等に基づき、沿岸に極めて近い一帯を対象とする。養殖業者は「海域使用証」と併せて、「養殖許可証」を取得する必要がある。	・地域計画の策定主体は地方公共団体。法律上海域方向の範囲は領海までであるが、実際は、海岸線より1～2Km程度、当該沿岸域の利用状況等に基づいて設定される。地域計画は「地域関係者の合意を促すための仕組み」として位置付けられる。

(出典) 国土交通省「国土交通省海洋・沿岸域政策大綱」(平成18年6月)、国土交通省「国内外における沿岸域の総合的管理実態調査報告書」(平成17年3月) 国土交通省「瀬戸内海における沿岸域管理の在り方調査報告書」(平成15年3月)等を基に国土計画局作成

6. 近年（2000 年以降）の海洋・沿岸域に係る主な提言等の概要

提言等	提言年月	提言主体
21 世紀の海洋のグランドデザイン ～わが国 200 海里水域における海洋開発ネットワークの構築～ 同年 4 月にまとめられた「国家産業技術戦略」の内容を発展させるとともに、21 世紀に向けての海洋開発に関する国家的な総合計画の一環として、海洋開発ネットワークの構築について提言している。	2000 年 6 月	(社) 日本経済団体連合会
日本沿岸域学会 2000 年アピール ー沿岸域の持続的な利用と環境保全のための提言ー 沿岸域管理の必要性や理念、国家レベルの目標、さらには総合管理計画の対象範囲・分野、管理主体、管理手段や手続きなどの基本デザインについて示し、同計画の策定を促す。	2000 年 12 月	日本沿岸域学会 2000 年アピール委員会
海洋と日本 21 世紀におけるわが国の海洋政策に関する提言 世界各国が海洋の総合的な管理を国家の重要な政策課題として取り上げていることを背景に、法や行政機構の整備、資源管理等我が国の海洋政策に係る 6 つの提言を行い、早急な海洋政策の立案を促す。	2002 年 5 月	日本財団
「長期的展望に立つ海洋開発の基本的構想及び推進方策について」 答申 同年以降 10 年程度を見通した我が国全体としての海洋政策の基本的考え方及び推進方策について、政策のバランス、国際的視野、総合的な視点といった観点からとりまとめている。	2002 年 6 月	科学技術・学術審議会 海洋開発分科会
沿岸域総合管理研究会 提言 沿岸域管理の推進に向け、沿岸域で生じている問題事例について、発生原因、関連する既存制度、これまでの取組を分析した上で、今後、行政側が実施すべき施策等を提示している。	2003 年 3 月	国土交通省河川局・港湾局 国土計画局
200 海里水域の海洋管理ネットワークの構築に関する提言 排他的経済水域を中心とした海洋管理の対象範囲や管理の理念などを検討した上で、包括的な海洋管理のあり方について、関係機関のネットワークづくり、海洋管理基本計画の策定等 6 つの提言を行う。	2003 年 5 月	(社) 海洋産業研究会
海洋権益を守るための 9 つの提言 海洋権益を確保することは国益に直結する重要な課題であるという認識の下、東シナ海を中心にわが国の海洋権益をめぐる現状と問題点を整理し、その改善のための提言をまとめている。	2004 年 6 月	自由民主党 政務調査会
海底資源開発推進法案・E E Z 探査等規制法案 我が国の海洋権益を確保することを目的として、排他的経済水域（E E Z）での他国の資源探査や海洋調査を規制するとともに、日本による開発を促進するため、民間事業者の安全確保などを盛り込む。	2005 年 6 月	民主党 領土及び海洋権益 プロジェクトチーム
海洋に係わる学術の統合的推進の必要性 ー包括的海洋政策への提言ー 内閣府に統合的な海洋政策を審議する機関を設けるとともに、生物資源の持続的な利用、新エネルギーの開発などに係る研究や技術開発の推進について、検討すべき 11 の課題としてまとめている。	2005 年 7 月	日本学術会議 海洋科学研究連絡委員会
海洋立国に向けた第三期科学技術基本計画に対する提言 海洋を我が国の存立基盤、産業国際競争力の源泉を担う重要な分野として位置付け、海洋の技術開発の方向性について、食料、資源・エネルギーの供給基盤の強化など 3 つの提案を行っている。	2005 年 8 月	東京大学
海洋と日本：21 世紀の海洋政策への提言 2002 年 5 月の日本財団による提言をフォローアップするものであり、海洋政策大綱を策定することを新たに掲げ、海洋基本法の内容構成の骨子を提示したほか、海に拡大した国土の管理と国際協調の中に海の安全保障の観点を盛り込み上位に位置付けた点などが異なる。	2005 年 11 月	海洋政策研究財団
海洋構築物等に係わる安全水域の設定等に関する法律案 海洋構築物の安全及び当該海洋構築物等の周辺海域（半径 500 メートル）における船舶の航行の安全を確保するため、海洋構築物等に係る安全水域の設定等について必要な措置を定めるものである。	2006 年 4 月	自由民主党

(出典) 国土交通省国土計画局作成

7.「海洋基本法研究会」について

○ 目的（海洋基本法研究会設立要綱より）

国連海洋法条約により 200 海里まで拡大した沿岸国の管轄海域をめぐる近隣諸国間の競合・競争、深刻化する海洋環境の汚染・生態系の破壊・資源の減少、津波・高潮や海賊・海上テロなどの脅威など、総合的取り組みを要する海洋の諸問題に対する我が国政府の対応が依然として関係省庁ごとの縦割りで、的確に対応できていないことを憂慮し、その問題点を究明し、我が国の海洋政策のあり方を検討し、海洋政策大綱策定および海洋基本法制定の実現を図ること。

○ 構成

・国会議員及び学識経験者

（代表世話人） 武見 敬三 （参・自民党）

（ 座 長 ） 石破 茂 （衆・自民党）

（ 共同座長 ） 栗林 忠男 （慶應義塾大学名誉教授）

・オブザーバー

内閣官房、防衛庁、外務省、文部科学省、水産庁、資源エネルギー庁、国土交通省、海上保安庁、環境省

・事務局

海洋政策研究財団

○ 開催状況等

・平成 18 年 4 月 24 日 第 1 回研究会

・平成 18 年 5 月 18 日 第 2 回研究会

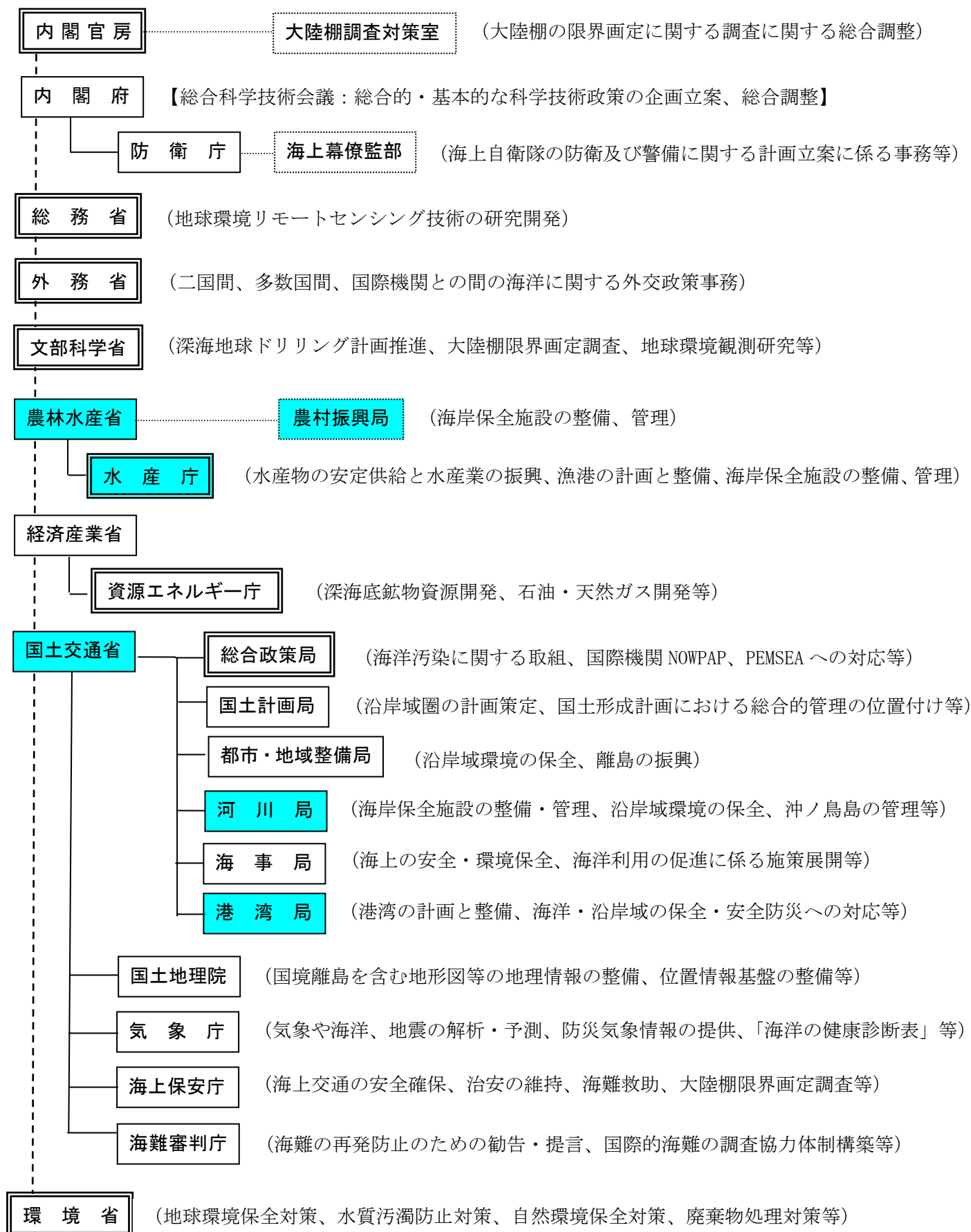
・平成 18 年 6 月 8 日 第 3 回研究会

・平成 18 年 7 月 11 日 第 4 回研究会

○ 今後の予定

本年末までに海洋政策大綱及び海洋基本法案作成

8. 海洋・沿岸域政策を所管する行政機構



※ は海岸所管省庁、 は「海洋開発関係省庁連絡会議」構成員。

9. 「海の日」を迎えるに当たっての内閣総理大臣メッセージ（平成18年7月17日）

我が国は、四方を海に囲まれ、水産物、エネルギー資源などあらゆる生活物資を、海を通じて確保しています。

しかし、近年、海洋汚染の進行、海賊、海上テロの脅威、海洋権益をめぐる緊張関係など、海をとりまく環境は、一段と厳しさを増しています。

古来より、海の恵みを享受しながら海に守られて発展してきた日本は、これからは、海を守る日本へと変革を遂げなければなりません。そして、我が国は、海洋国家として、国際協力に積極的に取り組み、平和な海を次世代へと引き継ぐ努力をする必要があります。

国民の皆様には、「海の日」を機に、海の恩恵に感謝するとともに、海に対する理解を一層深めて頂くことを願います。

平成18年7月17日
内閣総理大臣 小泉 純一郎

（出典）財団法人日本海事広報協会ウェブサイト（<http://www.kaijipr.or.jp/day/sourim.html>）
から抜粋

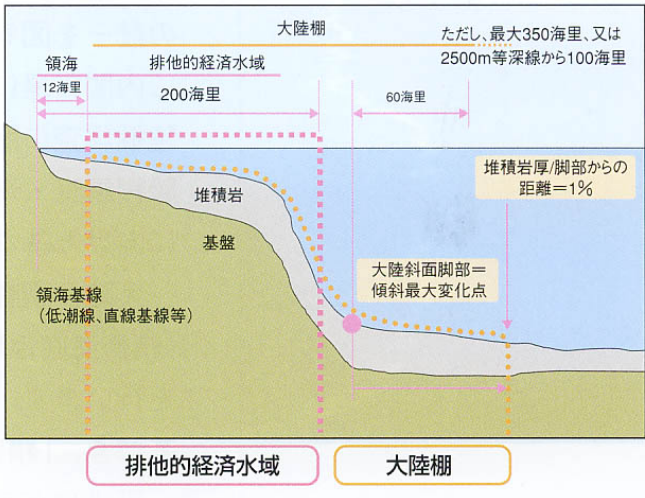
10. 国連海洋法条約による大陸棚の定義

領海の基線からその外側 200 海里（約 370km）の線までの海域（領海を除く）の海底及びその下。

また、200 海里を超える海域であっても、大陸斜面脚部から 60 海里の地点、あるいは堆積岩の厚さが大陸斜面脚部からの距離の 1 % となる地点まで、大陸棚の限界を延長することができる定められている。ただし、基線から 350 海里か、2,500m 等深線から 100 海里のいずれか遠い方を超えることは認められていない。

なお、大陸棚においては、以下の権利が認められている。

- ① 天然資源の開発等に係る主権的権利
- ② 人工島，設備，構築物の設置及び利用に係る管轄権



（出典）海上保安庁「海上保安レポート 2005」

基線		基線から 12 海里	基線から 24 海里	基線から 200 海里
領土	内水	領海	接続水域	公海
沿岸国の主権	沿岸国の主権	沿岸国の主権 ただし、船舶は無害通航権享受	領土・領海内の通関上、財政上、出入国管理上、衛生上の法令違反の防止及び違反の処罰	旗国主義に基づく管轄権等
			排他的経済水域	
			① 天然資源の開発等に係る主権的権利 ② 人工島、設備・構築物の設置・利用に係る管轄権 ③ 海洋の科学的調査に係る管轄権 ④ 海洋環境の保護及び保全に係る管轄権	
	沿岸国の主権	沿岸国の主権	大陸棚	深海底
			① 天然資源の開発等に係る主権的権利 ② 人工島、設備・構築物の設置・利用に係る管轄権	国際海底機構の規則・手続に従う開発の権利

海底

基線から 200 海里
（地理的条件により延長（350 海里等）あり）

（出典）海洋基本法研究会「海洋基本法の解説」

11. 主な国境離島地域の現状

	沖ノ鳥島	南鳥島	竹島	尖閣諸島
位 置	日本最南端	日本最東端	隠岐島北西 157km	八重山諸島北方
面 積	7.65km ²	1.51km ²	0.23km ²	6.3km ²
資 源	地下天然資源 漁業資源	地下天然資源 漁業資源	漁業資源	地下天然資源 漁業資源
所 属	東京都	東京都	島根県	沖縄県
国境隣接国・地域		米国	韓国	中国・台湾
主な特徴	珊瑚礁からできており、日本で唯一熱帯気候に属する。現在は、国土交通省河川局が管理。中国側は、日本の領土であることは認める一方で、同島を「岩」と主張。	日本の島としては唯一日本海溝の東側にあり、日本で唯一太平洋プレート上にある。島の最高標高は9m。現在は、気象庁、海上保安庁、海上自衛隊のみが駐在している。	男島・女島を中心とする数十の小島群。1954年より韓国が不法占拠。日韓において漁業暫定水域を設定しているが、韓国漁船による乱獲により資源枯渇が懸念されている。	1968年に国連アジア極東経済委員会（ECAFE）の協力を得て行われた学術調査の結果、石油埋蔵の可能性が指摘される。

	与那国島	対馬	南大東島	択捉島
位 置	日本最西端	九州本土より約132km、朝鮮半島へは約49.5km	沖縄県最東端	日本最北端
面 積	28.88km ²	708.61km ²	30.57km ²	3184km ²
人 口	1,796人 (H17年国調)	39,474人 (H17年国調)	1,447人 (H17年国調)	
所 属	沖縄県八重山郡 与那国町	長崎県対馬市	沖縄県島尻郡 南大東村	北海道 択捉郡、紗那郡、釧路郡
国境隣接国・地域	台湾	韓国	フィリピン	ロシア
主な産業	農業、漁業、観光業	漁業、林業、 鉱業、観光業	農業、漁業、観光業	漁業、林業
主な特徴	人口の大幅な減少とともに、町の財政状態も逼迫。石垣市よりも近距離にある台湾との国境交流（人流、物流）に活路を見い出そうとしている。空港を拡張整備中。	1999年に厳原～釜山をつなぐ航路が開設、釜山市に事務所を置くなど国際交流が進んでいる。一方で、韓国漁船による越境操業や他国からの漂着ゴミの問題が顕在化。	大規模経営によるサトウキビ農業が島経済を左右。近年は外国産材料の台頭や補助金縮減により、厳しい状況にある。我が国最大規模の掘込式漁港が2011年に完成予定。	1945年より、ロシアが不法占拠している（日本人居住なし）。水産資源や鉱物資源の有望さが指摘されている。

（出典）外務省HP、日本離島センター「シマダス」、日本離島センター「離島の有する国土・環境保全等多面的機能に関する調査報告書（平成13年3月）、山田吉彦「日本の国境」、フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』等に基づき国土交通省国土計画局作成

12. 水産業・漁村の自立・活性化へ向けた取組

水産業・漁村の自立・活性化のため、輸出への取組、消費者ニーズにあった販売努力の推進等国際競争力のある経営への転換を図る必要。また、漁業者等により、環境生態系の保全活動が行われており、その活動の維持・増進が必要

○ 輸出への取組事例

● 輸出先のニーズ

〔中国〕

EU・中国に向けて輸出する加工品の原料としてサケの高い需要



サケ(輸出額147億円)

《北海道から中国・韓国・台湾等への輸出》

日本から輸出されたサケは中国でフィレー・フィッシュブロックに加工され欧米に輸出。欧米における天然物需要に対応

〔韓国〕

キムチや鍋料理の素材としての鮮度の良いスケトウダラの需要



スケトウダラ(輸出額78億円)

《北海道から韓国等へ輸出》

韓国に輸出した生鮮・冷蔵品のスケトウダラがキムチやチゲ鍋料理に利用され好評

○ 産地の販売力強化の活動の事例

相馬双葉漁協相馬原釜支所は、首都圏の大手スーパーマーケットや居酒屋チェーン、地元福島県や山形県の生協と直接取引。積極営業を展開。

居酒屋向けに、その日に水揚げされた様々な種類の旬の魚介類を提供する「おまかせ鮮魚ボックス」は季節感のある変化に富んだメニューづくりができると好評。

スーパーマーケットや生協に対しては、漁協職員が店舗に出向き、丸のままの魚を並べる鮮魚店風の売場づくりを指導。新鮮な魚が客を引きつけ鮮魚の売上げが4～5倍に。



○ 漁業者等による環境・生態系の保全



《藻食性生物の食害防止のための防護ネットの設置》



藻場の維持管理

健全な藻場の維持管理により、生物の産卵場や育成場であり、水質浄化の役割を持つ藻場の保全が図られます。



《アオサ等被覆生物の回収》

干潟の維持管理

干潟の維持管理により、多様な生物の生息場所であり、水質浄化の役割を持つ干潟の保全が図られます。



《海岸清掃》



《植樹》

海岸・海底ゴミの清掃・植樹活動

海岸・海底ゴミの清掃により、生物の生育環境が改善されるとともに、沿岸域の景観の向上が図られます。

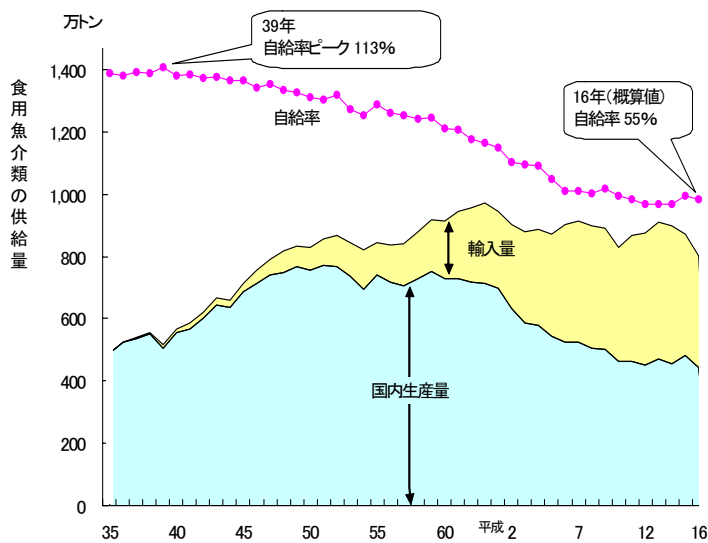
また、植樹により、栄養分の供給や土砂の流入を防止するなど、海域、河川環境の保全の効果が得られます。

13. 水産業・漁村の現状と水産物の世界的需要の高まり

水産業は近年、資源状況の悪化などにより、自給率が減少傾向であり、自給率は55%となっているところ。また、漁業就業者の高齢化・減少が進んでいる。

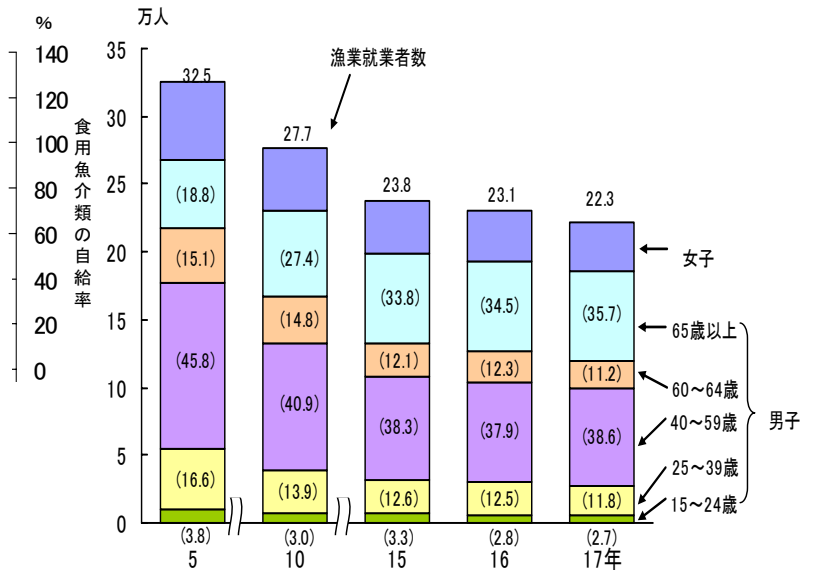
しかしながら、世界の魚介類の消費量は特に中国が30年前の約5倍となるなど、増大しており、今後も世界の水産物需要は大きく増加すると見込まれるところ。

○ 食用魚介類自給率の推移



資料：農林水産省「食料需給表」

○ 漁業就業者数と年齢構成（男子）の推移



資料：農林水産省「漁業センサス」(5、10、15年)及び「漁業就業動向調査報告書」(16、17年)

注：パーセンテージは男子合計を100%とした構成割合(%)である。

○ 水産物の世界的需給の高まり

● 主要地域における推移

食用魚介類供給量(粗食料ベース、kg/人・年)

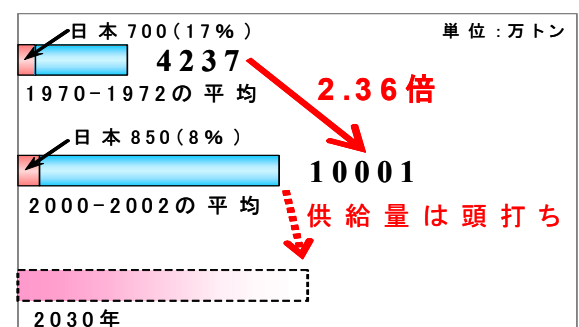
	1970～1972年 (平均)	1990～1992年 (平均)	2000～2002年 (平均)
日本	66.2	68.9	66.8
EU	19.6	24.2	25.8
北米	15.0	21.2	22.0
中国	4.8	12.0	25.7

資料：FAO「Food balance sheets」から作成

● 世界の人口と水産物供給動向

世界の人口

約37億人
↓1.62倍
約60億人
↓1.35倍
約81億人



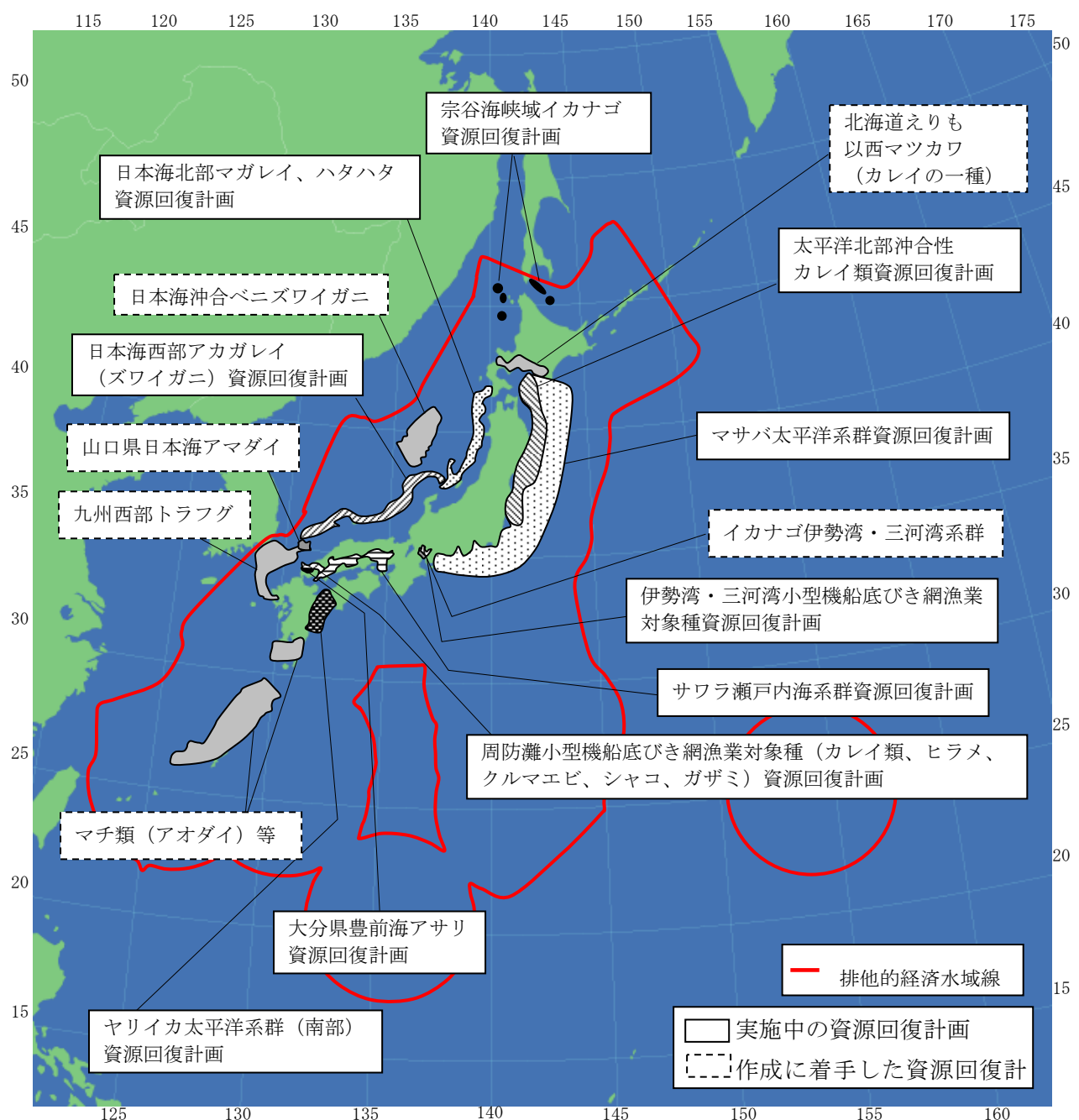
(出典) 国土交通省国土計画局作成

14. 我が国周辺の主な水産資源管理の状況

我が国においては、漁業法に基づく漁獲努力量管理に加え、主要資源について漁獲可能量（TAC）に基づく資源管理が行われている。

この他、緊急に資源の回復を図ることが必要な魚種を対象に、減船、休漁などの漁獲努力量の削減をはじめ、積極的な資源培養、漁場環境の保全等を内容とする資源回復計画を定め、資源の適切な保存及び管理を図っている。

また、我が国と中国、韓国及びロシアとの間でそれぞれ漁業協定が締結されており、これらに基づく2国間協議により、我が国排他的経済水域内の3カ国の漁船の操業隻数、漁獲割当量などの操業条件を定めている。



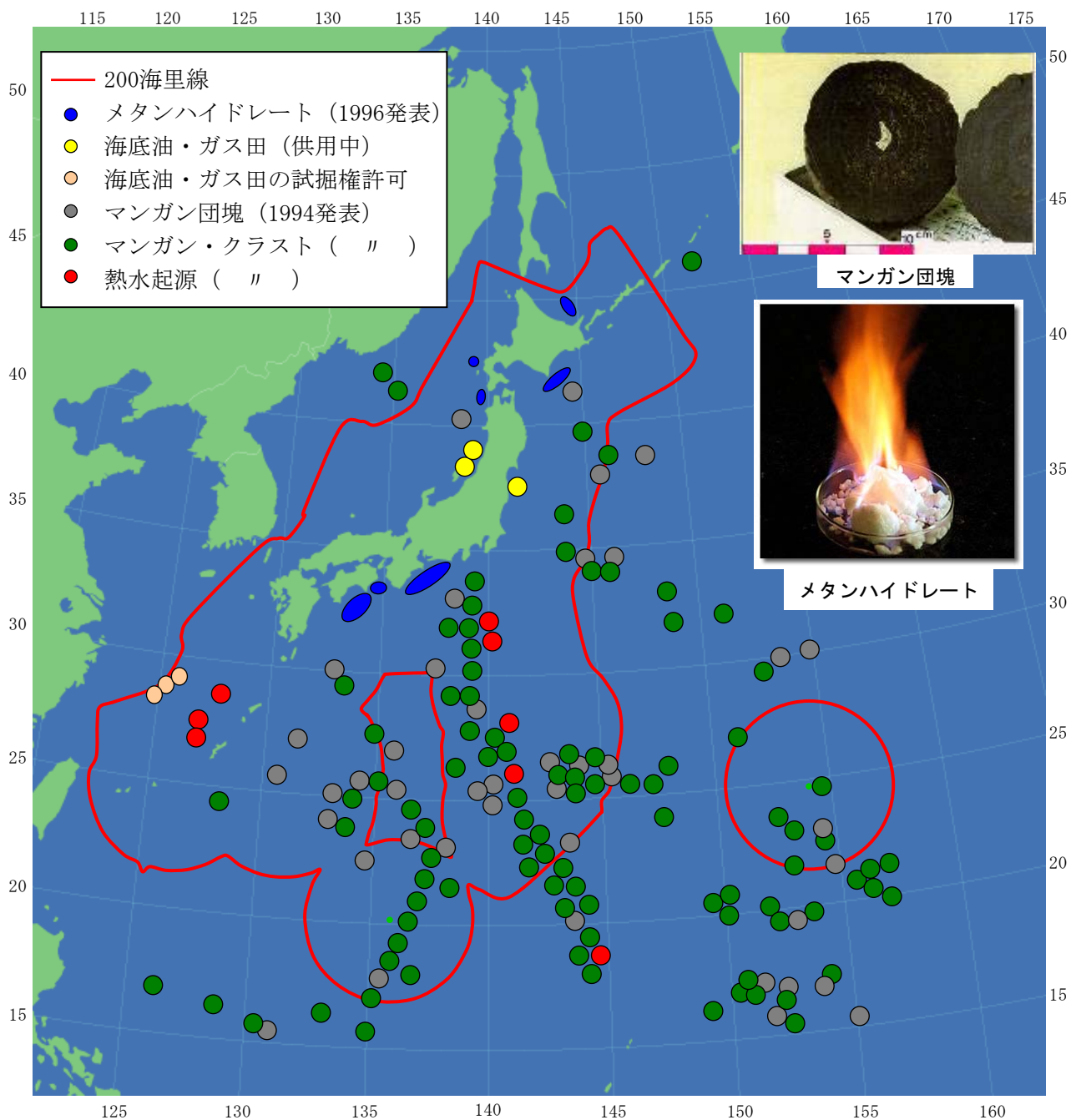
注：「資源回復計画」とは、「水産基本法」に基づき定められた「水産基本計画」に位置付けられた取組である。

（出典）水産社「水産年鑑2005」

15. 我が国近海の海底資源の分布のイメージ

現在、商業的に生産されている海洋鉱物資源の多くは、主として浅海に分布しているが、「潜在的な海底鉱物資源」は、水深1,000mを越える海底に分布している。

海底鉱物資源の商業的生産の実現を推進するためには、これまでの知見をもとに、さらに効果的な海底調査の手段を開発し、短期間に有望な海域を把握することが肝要となってくる。



(出典) 日本水路協会海洋情報研究センターホームページ、日本沿岸域学会「沿岸域環境事典」

16. 海洋構築物等に係る安全水域の設定等に関する法律案について

1. 法案の趣旨

海洋構築物等の安全及び当該海洋構築物等の周辺の海域における船舶の航行の安全を確保するため、国連海洋法条約に定めるところにより、海洋構築物等に係る安全水域の設定等について必要な措置を定めることを趣旨とする。

2. 法案の主な内容

- 以下の活動に係る工作物等について安全水域を設定。
 - (1) 天然資源の探査、開発、保存及び管理、人工島、施設及び構築物の設置、建設、運用及び利用、海洋環境の保護及び保全並びに海洋の科学的調査
 - (2) 経済的な目的で行われる探査及び開発のための活動
 - (3) 大陸棚の掘削
- 安全水域の設定は、海洋構築物等における活動に係る事業の所管行政機関の長からの要請に基づいて、国土交通大臣が行う。
- 安全水域の設定等に際しては、国土交通大臣は、外務大臣、農林水産大臣、経済産業大臣、防衛庁長官等の関係行政機関の長に協議し、安全水域の位置及びその範囲を告示する。
- 安全水域の設定後は、国土交通大臣の許可なく安全水域に入域することを原則禁止するとともに、国土交通大臣は当該許可に必要な条件を付することができる。
- ただし、船舶の運転の自由を失った場合等のやむを得ない場合については国土交通大臣の許可なく入域することが認められる。
- 本法律の施行に当たっては、国際約束の誠実な履行を妨げることがないように留意しなければならない。
- 国土交通大臣の許可なく安全水域に入域した者及び国土交通大臣が入域の許可に付した条件に違反した者は、1年以下の懲役又は50万円以下の罰金に処される。

3. 施行期日

本法律の公布の日から3月以内の政令で定める日

17. 第3期科学技術基本計画について

第3期科学技術基本計画(平成18～22年度)の概要

基本理念

○基本姿勢

- ①社会・国民に支持され、成果を還元する科学技術
 - 絶え間なく科学水準の向上を図る ⇒ 知的・文化的価値の創出
 - 研究開発の成果をイノベーションを通じて、社会・国民に還元 ⇒ 社会的・経済的価値の創出
- ②人材育成と競争的環境の重視

○科学技術の政策目標の明確化

政府研究開発投資が何を指すのかを明確にするため、3つの基本理念の下で目指すべき具体的な政策目標を設定。

- 大目標 ①飛躍知の発見・発明 ②科学技術の限界突破 ③環境と経済の両立
④イノベーション日本 ⑤生涯はつつ生活 ⑥安全が誇りとなる国

○政府研究開発投資

政府研究開発投資の総額規模約25兆円（計画期間中の対GDP比1%、GDP名目成長率3.1%を前提）

科学技術の戦略的重点化

○基礎研究の推進

研究者の自由な発想に基づく研究 → 多様性の苗床の形成

※政策課題対応型研究とは明確に区分。ビッグサイエンスは国としても優先度を含めた判断を行い取り組む。

政策に基づき将来の応用を目指す基礎研究 → 非連続的なイノベーションの源泉となる知識の創出

○政策課題対応型研究開発における重点化

重点推進4分野(ライフサイエンス、情報通信、環境、ナノテクノロジー・材料)、推進4分野(エネルギー、ものづくり技術、社会基盤、フロンティア)
分野別推進戦略

・第3期期間中に重点投資する対象として、戦略重点科学技術を選定し、選択と集中を図る。

- ①社会・国民ニーズ(安全・安心等)②国際的な科学技術競争③国家基幹技術(スーパーコンピュータ、宇宙輸送システム等)

・新興領域・融合領域への対応

・第3期期間中であっても、必要に応じて分野別推進戦略の変更・改訂を柔軟に行う。(「活きた戦略」の実現)

科学技術システム改革

1. 人材の育成、確保、活躍の促進

○個々の人材が活躍する環境の形成

- ・若手研究者の自立支援
- ・女性研究者の活躍促進
- ・外国人研究者の活躍促進

○大学の人材育成機能の強化

(大学院教育振興施策要綱、博士課程在学者支援)

○社会のニーズに応える人材の育成

○次代の科学技術を担う人材の裾野の拡大

2. 科学の発展と絶えざるイノベーションの創出

○競争的環境の醸成

○大学の競争力の強化

(世界トップクラスの30研究拠点形成、地域の知の拠点再生プログラム、私学の活用)

○イノベーションを生み出すシステムの強化

(イノベーション創出を担う制度、先端融合領域研究拠点、つなぐ仕組み)

○地域イノベーション・システムの構築と活力ある地域づくり

○研究開発の効果的・効率的推進

(研究費制度間の重複チェックのためのデータベースの構築等)

○円滑な科学技術活動と成果還元に向けた制度・運用上の隘路の解消

3. 科学技術振興のための基盤の強化

○優秀な人材の育成・活用を支える研究教育基盤の構築

(新「国立大学等施設緊急整備5か年計画」の策定)

○先端大型共用研究設備の整備・共用の促進

○知的基盤の整備

○知的財産の創造・保護・活用

○公的研究機関における研究開発の推進

○研究情報基盤の整備、学協会の活動の促進

4. 国際活動の戦略的推進

○国際活動の体系的な取組

○アジア諸国との協力

○国際活動強化のための環境整備と

優れた外国人研究者受入れの促進

社会・国民に支持される科学技術

○科学技術が及ぼす倫理的・法的・社会的課題への責任ある取組

(研究データ捏造対策のルールづくりを含む)

○科学技術に関する説明責任と情報発信の強化

○科学技術に関する国民意識の醸成

○国民の科学技術への主体的参加の促進

総合科学技術会議の役割

○司令塔機能の強化

・政府研究開発の効果的・効率的推進

(法人活動の把握・所見とりまとめの強化を含む)

・制度・運用上の隘路の解消

(出典) 文部科学省HP http://www.mext.go.jp/a_menu/kagaku/kihon/main5_a4.htm より

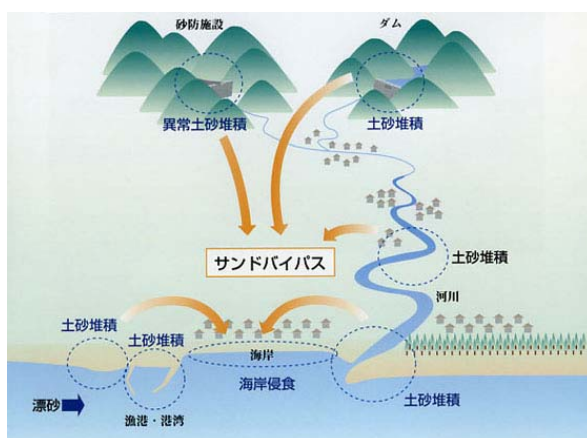
18. 総合的な土砂管理のイメージ

土砂管理上の問題が顕在化している流域において、土砂移動の連続性の確保、環境への負荷軽減等を図るため、流域として総合的かつ計画的に各種対策を実施している。



流域一貫となった総合的な土砂管理のイメージ

(出典) 国土交通省河川局砂防部資料



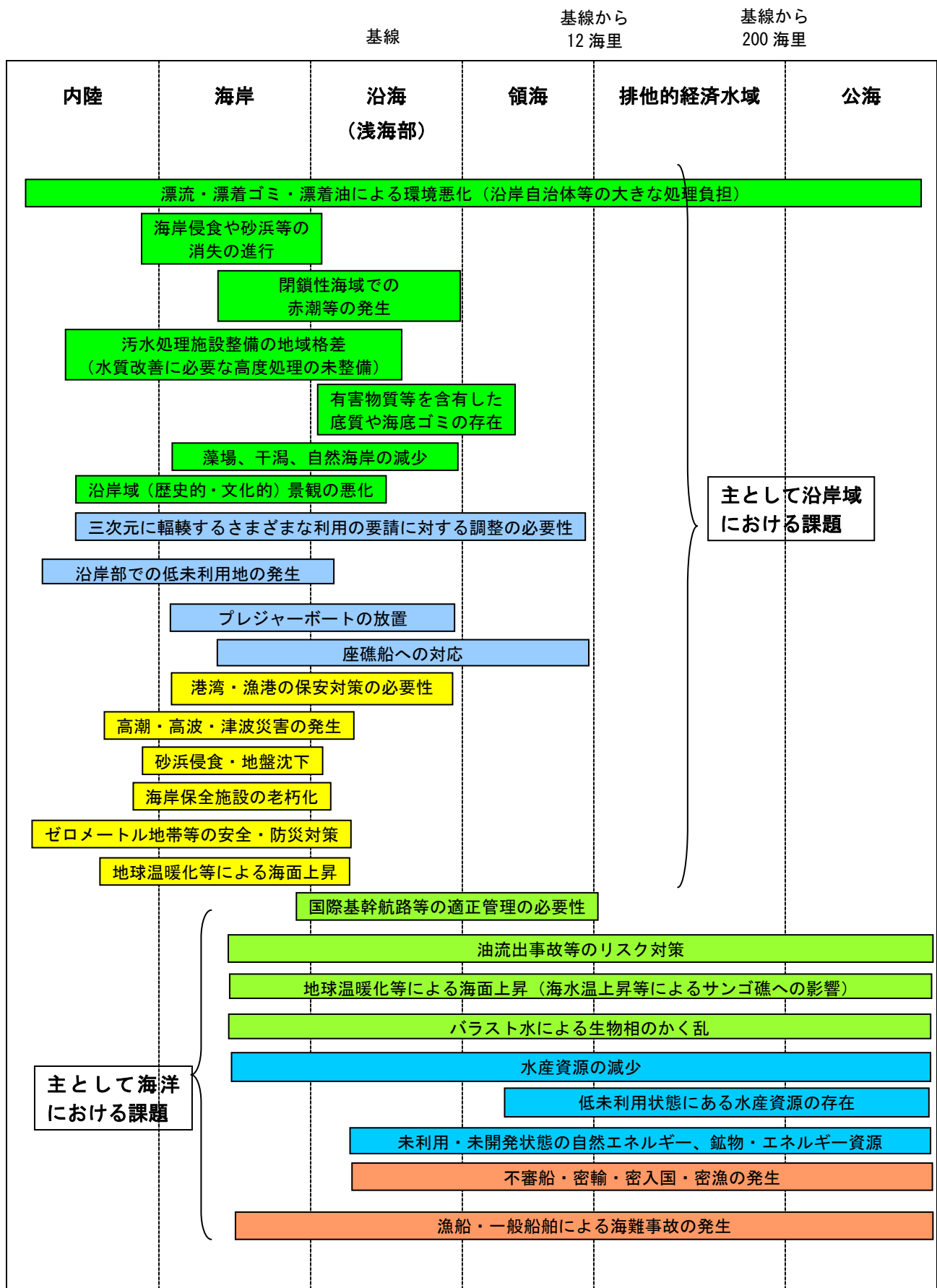
渚の創生イメージ



天橋立 宮津港海岸（京都府）における事例

(出典) 農林水産省・国土交通省「新・渚の創生」、中央環境審議会 生物多様性国家戦略小委員会資料

19. 海洋・沿岸域が抱える課題



（出典）国土交通省国土計画局作成

20. 沿岸域圏の総合的管理の考え方（「沿岸域圏総合管理計画策定のための指針」の概要）

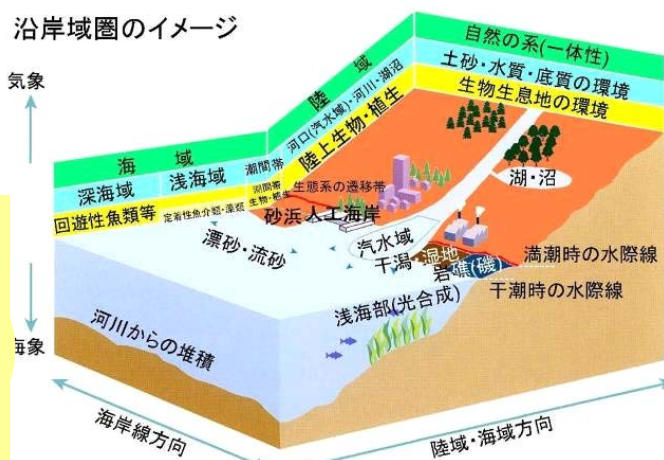
沿岸域とは

海岸線を挟む陸域及び海域の総体

沿岸域圏とは

沿岸域のうち、自然の系として、地形、水、土砂等に影響を及ぼす範囲を適切にとらえ、一体的に管理すべき圏域であって、沿岸域圏総合管理計画に定められた圏域

沿岸域圏のイメージ



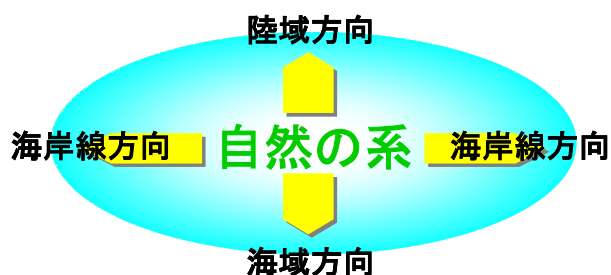
沿岸域の総合的管理の基本理念

- ア 美しく安全で生き生きとした姿の沿岸域を復元・創造して子孫に引き継ぐこと。
- イ 良好な環境の形成、安全の確保及び多面的な利用の調和を図ること。
- ウ 多様な関係者の参画により魅力ある自立的な地域を形成すること。

総合管理計画を策定するに当たっての視点

- ①参加と連携視点
- ②広域的な視点
- ③長期的な視点
- ④一貫的な視点

総合管理計画の対象範囲



総合管理計画の期間

50年程度先の将来を見据え、概ね10年程度の期間ごとの段階的計画とする。

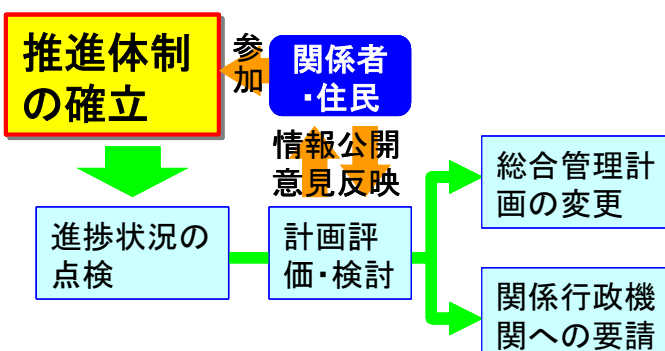
基本方針

「良好な環境の形成」、「安全の確保」、「多面的な利用」等、魅力ある沿岸域の創造に向けた基本方針を定める。

事業・施策等に関する事項

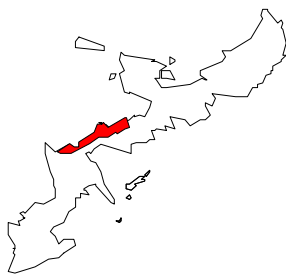
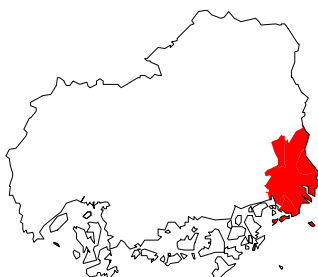


推進方策に関する事項



(出典) 国土交通省国土計画局作成

21. 総合性を有する計画策定に向けた地域の実践

	沖縄県恩納村	広島県福山市
位置		
背景	恩納村沿岸域には、大型のリゾートホテルが建ち並び、夏場の観光シーズンを中心に、年間 200 万人以上の観光客が訪れる。これらレジャー利用と漁業利用との調整、さらには観光客を引きつける豊かな自然環境を保全していくため、関係者間における既存の約束事等の明文化とそれらの普及・啓発が求められている。	福山沿岸域は、重要港湾の福山港を抱え、大手鉄鋼メーカーやリサイクル事業などの産業集積が進んでいる。これら産業活動と環境保全との調和（水質改善、場の創造等）が喫緊の課題となっているほか、歴史的景観の維持、低未利用地の有効活用、放置艇への対応等に対し、総合的に対処する方法が求められている。
取組の概要	漁業者、ダイビング・ホテル等の海域レジャー業者などの間で、沿岸域の適正な利用と保全に向けたルールづくりを進行中。 【恩納村沿岸域の利用・保全ルール】 1. 共同宣言 2. ルールの基本的考え方 3. 恩納村沿岸域の現状 4. 恩納村沿岸域のルール 5. 今後に向けて	平成 14～15 年度調査において、試行的な取組として、瀬戸内海を対象とする「広域管理指針」と、福山沿岸域を対象とする「沿岸域圏総合管理計画」をそれぞれ策定。 その後、広島県を事務局とした「福山沿岸域総合管理研究会」を設置、当該沿岸域の総合的な管理に向け、多様な主体が参画する地域協働手法の確立に向けた検討（行動計画試案の作成）を継続中。
取組の契機	平成 17 年度「開放性海域における沿岸域総合管理導入調査」	平成 14～15 年度「瀬戸内海沿岸域における総合的管理の在り方調査」
今後の展開	平成 18 年度以降も、恩納村を事務局とした「恩納村沿岸域圏総合管理協議会・作業部会」を継続運営し、恩納村沿岸域の利用・保全ルールの普及啓発と質の向上に向けた検討を深めていくこととしている。 恩納村沿岸域圏総合管理協議会 【役割】利用・保全ルールの普及啓発、質の向上に係る方針の決定 組織運営体制に係る方針の決定 作業部会 【役割】利用・保全ルールの普及啓発方法、質の向上に係る具体策の検討 組織運営体制に係る検討	平成 18 年度においては、試行的な取組の一つとして、以下の手順のもと、検討対象地区の行動計画試案を作成していくこととしている。 ①地区の現状と課題の認識 ②地区の基本目標の設定 ③ゾーン設定 (個別目標・取組方針の設定) ④行動計画（試案）の取りまとめ (関連施策・優先順位・実施主体・指標を検討) ⑤検討成果の活用

（出典）国土交通省国土計画局作成

22. 海洋・沿岸域における主な管理権限の所在

分野	規制対象・内容等／主体		根拠法
	国	地方公共団体等	
利用	鉱業権及び租鉱権の設定許可		鉱業法（1950）
	坑井掘削の届出受理		石油及び可燃性天然ガス資源開発法（1952）
		公有水面の埋立（干拓含む）免許	公有水面埋立法（1921）
		砂利採取計画の認可	砂利採取法（1968）
	漁業許可（大臣許可漁業）	漁業権の免許、漁業許可（知事許可漁業）	漁業法（1949）
		漁港管理	漁港漁場整備法（1950）
	保護水面の指定及び管理	保護水面の指定及び管理	水産資源保護法（1951）
	開発保全航路の開発及び保全、工作物の設置許可、土砂採取の許可	港湾管理、工作物の設置許可、土砂採取の許可	港湾法（1950）
	重要港湾の港湾区域の認可	地方港湾の港湾区域の認可	港湾法（1950）
安全 防災	沖ノ鳥島の管理	海岸保全区域・一般公共海岸区域における海岸管理	海岸法（1956）
	技術基準の作成	海洋における係留施設等の設置の届出	港湾法（1950）
	国際海上運送保安指標の設定等	国際港湾施設の保安確保に必要な措置	国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（2004）
	入出港、移動、修繕等の届出		港則法（1948）
	航路標識の設置及び管理		航路標識法（1949）
	巨大船等に対する指示、危険防止のための交通制限、航路及びその周辺の海域における工事等の許可、海難発生時の措置等		海上交通安全法（1972）
	海洋汚染等及び海上災害の防止に係る措置		海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（1970）
環境	国立公園の管理	国定公園の管理	自然公園法（1957）
		特定施設の設置の届出受理 （※瀬戸内海においては設置許可）	水質汚濁防止法（1970） （※瀬戸内海環境保全特別措置法）
		一般廃棄物及び産業廃棄物の収集・運搬業の許可	廃棄物の処理及び清掃に関する法律（1970）

※分野は各法律の目的に照らした概ねの区分である。

（出典）国土交通省国土計画局作成

別添

国土交通省海洋・沿岸域政策大綱

- 概 要
- 本 編
- 用 語 集

国土交通省海洋・沿岸域政策大綱の概要

我が国の海洋・沿岸域

領海及び排他的経済水域の面積・・・447万km²
輸出入取扱貨物量の海上輸送依存度・・・99%以上

海岸線延長・・・約35,000km
離島の数・・・6,847島

我が国の海洋・沿岸域を巡る現状と課題

国際的な動向と課題

アジェンダ21の採択 国連海洋法条約の発効

総合的な海洋政策の策定

国際機関によるテロ防止対策の進展

近隣諸国の海洋政策上の戦略の競合

海洋及び沿岸域の現状と課題

海上交通の安全確保

海上災害や海洋汚染の防止

海上保安体制の強化

海洋資源開発の推進

防災対策の強化

海岸侵食の進行

藻場や干潟の減少

漂着ゴミ、赤潮等の発生

国土交通省

海洋・沿岸域に関する多くの行政分野を所管

国土交通省海洋・沿岸域政策大綱を策定

海洋・沿岸域に関する施策を総合的に推進する必要

海洋・沿岸域に関する施策とその推進

1. 海上における安全を確保する

- 安全に航行できる水域の確保や条約不適合船の排除等による海上交通の安全確保
- テロ、事故、災害等に関する対策の強化
- 海上保安業務体制の充実

2. 国土の保全と防災対策を推進する

- 防災や減災による国民の生命や財産の保護
- 海岸侵食対策、離島交通の確保等による国境離島等の保全
- 大陸棚等の調査、的確な警戒監視等による海洋権益の確保

3. 環境の保護及び保全を推進する

- 海洋・沿岸域環境のモニター体制を強化
- 油流出、漂流ゴミ等海洋汚染等への的確な対応

4. 自然環境や美しい景観を取り戻す

- 干潟、藻場等の再生
- 構造物の景観との調和や漂着ゴミ対策の推進
- 陸域からの水質汚濁負荷の削減

5. 海洋・沿岸域の利用を推進する

- 海上輸送の活性化
- 低未利用地への新機能の立地促進
- 低環境負荷の船舶等の技術開発
- メガフロート等を活用した海洋の新たな利用の推進

6. 海洋・沿岸域への親しみ、理解を増進する

- 親水空間の確保やレクリエーションの活性化
- 海洋・沿岸域に関する知識の普及及び理解の向上

7. 海洋・沿岸域の総合的管理を推進する

- 多様な主体の参画と連携、協働による計画策定

8. 国際社会との協調及び協力関係を確立する

- 国際的な取組への積極的な参画
- 東南アジア諸国の海上保安能力の向上支援
- 海洋環境や防災に関する技術や情報の提供

国際的な視野、国と地方の連携、多様な主体の参画等の基本的考え方のもと、施策を推進

施策の推進体制

国土交通省海洋・沿岸域政策推進本部(仮称)を設置し、総合的かつ戦略的に施策を展開

国土交通省海洋・沿岸域政策大綱

平成18年6月

国 土 交 通 省

目 次

I. 海洋・沿岸域政策に関する基本認識	1
II. 我が国の海洋・沿岸域を巡る現状と課題	2
1. 国際的な動向と課題	2
2. 海洋及び沿岸域の現状と課題	5
III. 海洋・沿岸域に関する施策とその推進	11
1. 海上における安全を確保する	11
2. 国土の保全と防災対策を推進する	13
3. 海洋・沿岸域環境の保護及び保全を推進する	14
4. 海洋・沿岸域の自然環境や美しい景観を取り戻す	15
5. 海洋・沿岸域の利用を推進する	16
6. 海洋・沿岸域への親しみ、理解を増進する	18
7. 海洋・沿岸域の総合的管理を推進する	19
8. 国際社会との協調及び協力関係を確立する	19
9. 施策を推進するに当たっての基本的考え方	20
IV. 施策の推進体制	23

I. 海洋・沿岸域政策に関する基本認識

我が国は、四方を海に囲まれた「海洋国家」とするとともに、典型的な「島嶼国」でもある。領海及び排他的経済水域（EEZ）の面積は国土面積の約 12 倍にあたる約 447 万 km²（うち領海は 43 万 km²）、海岸線の延長は約 35,000km にも達する。日本人は、はるか昔から人や文化の往来、物の輸送、産業、生活等の分野において、海と深く関わってきた。毎年 7 月の第 3 月曜日は、海の恩恵に感謝するとともに海洋国家、日本の繁栄を願う国民の祝日「海の日」と定められているが、そのことは、我が国が海洋とのつながりが特に深い国であることを示すものである。

一方、我が国の海洋・沿岸域を巡っては、海上交通の安全の確保、不審船、密輸・密航等の保安対策の強化、海上災害の防止、海洋汚染の防止、海岸等における防災対策の強化、海洋資源の開発の推進、海上輸送の安定化・活性化といった課題や、沿岸域や閉鎖性水域を中心とした、海岸侵食や砂浜等の消失、埋立等による藻場や干潟の減少、漂流・漂着ゴミの増大や減らない放置艇、赤潮や青潮の発生といった問題が山積している。

他方、国連海洋法条約（1994 年発効）及びリオ地球サミット（1992 年）以来、アジアを含む世界の各国では、「海洋・沿岸域の総合管理」、「持続可能な開発」といった考え方を背景に、海洋・沿岸域に関する様々な施策を総合的に実施するための制度的枠組みを整えて、海洋政策に積極的に取り組むとともに、そうした制度体系を有する国々が連携、協働する流れが強まっている。

このような状況を踏まえ、近年、海洋・沿岸域に関する法制の強化が図られており、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」の制定や、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」の改正等とともに、「国土形成計画法」において、国土の形成を推進するための総合的かつ基本的な計画である国土形成計画の計画事項として「海域の利用及び保全」が明記され、海洋を貴重な国土空間として位置付けることとしたところである。

海洋・沿岸域を巡る様々な問題や課題は、それぞれが独立で存在するのではなく、相互に関係がある場合が多いことから、こうした問題や課題に取り組むためには、関連する施策を総合的に進めていくことが必要である。

このような観点から、海洋・沿岸域に関する行政分野の多くを所管する国土交通省としては、海洋・沿岸域に関する施策を総合的に推進していくべく、2004 年 9 月に、省内に関係部局の長を構成員とする「国土交通省海洋・沿岸域政策連絡会議」を設置し、海洋・沿岸域政策のあり方について検討を重ね、今回、「国土交通省海洋・沿岸域政策大綱」をまとめた。

国土交通省としては、今後、この大綱に基づき諸般の施策の総合的な推進を図る。

II. 我が国の海洋・沿岸域を巡る現状と課題

海洋とは一般には広々とした海を意味するが、この大綱においては、我が国の主権が及ぶ領海（内水を含む。）並びに主権的権利及び管轄権を有する排他的経済水域（EEZ）及び大陸棚を海洋としている。我が国は、太平洋の最北西部に位置し、オホーツク海、日本海及び東シナ海という 3 つの半閉鎖海と太平洋に囲まれた弧状列島によって構成され、我が国の主権並びに主権的権利及び管轄権が及ぶ水域の面積は 447 万 km²（領海の 43 万 km² を含む。）と世界で第 6 位ともいわれる広さとなっている。また、離島が北方から南方まで広範囲にわたって 6,847 島も分布しており、我が国の領土、領海、排他的経済水域等の保全、自然環境の保全等に重要な役割を担っている。

また、この大綱では、海岸線を挟む陸域及び海域（主に内水及び領海を念頭。）の総体を沿岸域としている（なお、この大綱では、海洋と沿岸域を総称して「海洋・沿岸域」としている。）。沿岸域は、水圏、地圏及び気圏の交わる空間であり、洪水、高潮、津波等の自然の脅威にさらされるとともに、自然の微妙なバランスの下、優れた景観や多様で豊かな生態系が形成される等貴重な資源と言える一方、産業、交通、物流、観光、レクリエーション等の様々な利用の要請が輻輳していると言える。

海洋・沿岸域については、未知の分野も多く、基礎となるデータや知見等が十分ではないと言われていることから、今後、更に調査や研究を継続的に進め、それを施策に反映させていくことが重要である。

1. 国際的な動向と課題

(1) 各国の取組

1992 年の地球サミット（ブラジル、リオデジャネイロ）でのアジェンダ 21 の採択と 1994 年の国連海洋法条約の発効以降、アジアを含む世界各国では、海洋の持続可能な開発の推進の動きが進む一方、排他的経済水域や大陸棚等の海洋における自国の権益の確保のため、「海洋の囲い込み」という考え方が広まっており、これらが相まって、総合的な海洋政策の策定等の取組が積極的に進められている。

米国においては、2000 年に海洋法 2000 を制定し、同法に基づき海洋政策審議会を設立している。2004 年には、同審議会において報告書「21 世紀の海洋の青写真」を策定し、議会及び大統領に提出した。同報告書は、持続可能性や生態系に基づく管理等を原則とし、政府の海洋管理体制の改善や、研究、観測及び教育の強化等広範にわたり、212 項目の具体的な勧告を行うものである。これを受け、同年、具体的に実行するための行動計画として、「米国海洋行動計画」を策定した。一方、沿岸域においては、沿岸域管理法（1972 年）に基づき、沿岸域に接する州が沿岸域管理計画を作成した場合、連邦政府がその推進を支援することとしている。

アジアにおいても中国、韓国が総合的な海洋政策の策定及び実施に力を入れている。中国では、「中国海洋アジェンダ 21」（1996 年）を制定し、海洋資源の合理的かつ持続的な利用、海洋経済の一層の発展を促進することを目指している。2002 年には海域使用管理法を制定し、海域の国有を前提として、ゾーニング制度の導入、海域使用权の創設と競争入札制の導入、海域使用料の徴収等について規定し、持続可能な開発と海域管理を推進している。韓国では、先進海洋大国の実現を目指し、沿岸域管理、海洋環境保護、水産等を所掌する海洋水産部を設置し、海洋基本戦略「海洋コリア 21」（2000 年）を策定しているほか、海洋水産発展基本法（2002 年）や沿岸域管理法（1999 年）を制定し、海洋管理に関する諸施策を進めている。

以上のほか、東アジア諸国においては、タイが「タイ国家海洋政策」を 2003 年に策定したほか、インドネシアが沿岸域管理法を、また、マレーシアが国の沿岸域管理政策を、それぞれ策定中である。また、他の地域でも、カナダ、オーストラリア、ニュージーランド、ロシア、南アフリカ等多くの国が同様の取組みを行っている。（表 参照）

（2）海洋秩序の維持

2001 年の同時多発テロを受け、2003 年 5 月、米国から PSI（大量破壊兵器、ミサイル及びその関連物質の拡散に対する安全保障構想）¹⁾ が提案された。現在、日本をはじめ 60 カ国以上が PSI 活動を支持しており、参加国が共同して取り得るこれらの移転及び輸送の阻止のための海上訓練を合同で行う等多国間連携が行われている。2005 年 10 月には SUA 条約（海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約）²⁾ が改正され、犯罪に関与している疑いのある他国籍船舶への公海上での乗船や捜索が可能になるなど、ますます国際機関によるテロ防止対策も進んでいる。

また、東南アジア周辺海域における海賊等の多国間にまたがる海上犯罪等については、現在、各国が連携、協力し、これに取り組んでいるが、全ての沿岸国海上法執行機関が、組織、勢力、技術等の面で十分な状況にあるとは言えないため、我が国からの支援が強く求められている。

一方、近隣諸国の海洋政策上の戦略が我が国周辺海域で競合し、日本海、東シナ海等多くの海域で排他的経済水域の境界が未だ画定していない。その他にも東シナ海における日中地理的中間線付近における資源開発問題や中国人活動家による尖閣諸島における領有権主張活動、日本海においては竹島問題など我が国の海洋権益を脅かす問題が山積しており、これらに対する厳正かつ適切な対応が求められている。

表 主要国の海洋・沿岸域制度の概要

	アメリカ	中国	韓国
基本政策 の概要	・海洋・沿岸域を、よりきれいに健全に生産的にすることを目指す。 —リーダーシップと調整能力の向上 —海洋・沿岸域に関する理解の増進 —海洋・沿岸域の資源の利用・保存の向上 —沿岸域及びその流域圏の管理 —海上輸送の支援 —国際海洋政策及び科学の推進 ※ U.S. Ocean Action Plan (2004 年)による	・海洋資源を合理的・持続的に利用し、海洋経済の一層の発展を促進することを目指す。 —海洋権益を効果的に守る —海洋資源の合理的な開発と利用 —海洋の生態環境を確実に保全 —海洋資源・環境の持続可能な利用と海洋事業の協調的発展を実現 ※ China Ocean Agenda 21 (1996 年)による	・海洋政策への優先的取組や海洋産業の競争力強化を通じた「先進海洋大国」を実現することを目指す。 —領海の活力の増進 —知識に基づく海洋産業の開発 —海洋資源の持続可能な開発の達成 ※海洋水産発展基本法に基づく Ocean Korea 21 (2000 年)による
管理制度 の概要	・対象範囲は領海まで。 ・州が沿岸域管理計画を作成 (34 の州・地域で作成済)。 —計画対象となる沿岸域の範囲 —許認可可能な土地利用と海域利用の定義 —管理計画と既存の市町村の諸計画との調整 —許認可手続き等への住民参加 ・州の権限：利用の輻輳を解決するための土地及び水利用の規則 (必要な場合にはこれらの利用禁止等が可能) 等を含む沿岸域管理計画を作成可能。計画の対象とする範囲も決定可能。 ※沿岸域管理法 (1972 年)による	・対象範囲は領海まで。 ・国が海域ゾーニング計画を策定 (海域区分に従って海域の使用方法を決定)。 ・上記を基に地方政府が地域ゾーニング計画を策定し、国が認可した後、ゾーニングを実施。 ・国が海域使用权を設定 (海域使用許可、入札、セリによる)。 ・国が海域使用料を徴収。 ※海域使用管理法 (2001 年)による	・対象範囲は領海まで。 ・国が沿岸統合管理計画を策定 (国が全国沿岸域を 10 の圏域に区分して主な用途を設定)。 ・地方政府が沿岸管理地域計画を策定 (地方政府が沿岸域をその特性を踏まえて類型化し、区域ごとに推奨・支援すべき行為、禁止行為を提示 (5 箇所策定済、47 箇所策定中))。 ・国が沿岸整備計画を策定。 ・沿岸整備事業の実施者 (基本的に指定港湾区域内は国、指定港湾区域外は地方政府) が沿岸整備事業実施計画を策定。 ※沿岸管理法 (1999 年)による

2. 海洋及び沿岸域の現状と課題

(1) 海上交通

① 貨物輸送

エネルギーの 93 % (2004 年) 及び食料の 60 % (2004 年) を海外に依存する我が国においては、輸出入取扱貨物量の 99 % 以上 (2004 年、重量ベース) を海上輸送に依存し、工業製品の輸出や食料及び資源の輸入等の貿易が我が国の経済及び国民生活を支えており、海上輸送は我が国の共通利益となる「物流生命線」であると言える。全国の津々浦々に 1,070 の港湾が配置され、港湾で取扱われている貨物量は、外貿は 12 億トン強で、内貿は 19 億トン強 (2004 年、フレートトン) となっている。

外航海運についてみると、我が国の海上貿易量の世界に占めるシェアは 15.7 % (2003 年) であり、中国、アメリカ合衆国に次いで世界第 3 位となっている。外航海運は、各国の経済情勢、さらにはテロや紛争等による影響を受けやすく、安定的な輸送の確保が課題となっている。

また、内航海運は、国内貨物輸送のうち約 39 % (2003 年度、トンキロベース) を担っており、我が国の経済や国民生活を支える鉄鋼、石油等の産業物資については、その約 8 割を輸送している。営業用トラックと比較してエネルギー効率のよい輸送であり、環境面で優れている一方で、供給面での機動性を欠くため、市況変動による輸送需要の変動に対応しにくく、船腹需給ギャップが生じやすい構造となっている。

② 旅客輸送

旅客輸送は、外航定期航路が 15 航路で約 45 万 6 千人 (2004 年、日本人のみ、対前年 35.9 % 増)、内航旅客が 1574 航路で約 1 億 90 万人 (2004 年、対前年 6.0 % 減) となっている。内航旅客のうち離島航路については、島外との連絡について私的交通の利用が容易でない離島住民の足として必要不可欠であるため、約 3 割を公営及び第三セクターが運営しているが、経営状況は厳しく、航路の維持及び改善が課題となっている。

(2) 海上の安全及び海洋汚染

① 海難事故

我が国周辺海域において、救助を必要とする海難に遭遇した船舶 (要救助船舶) の隻数は、2001 年から 2005 年までの年平均で 2,086 隻 (死者及び行方不明者 167 人) であり、それ以前の 5 年間の年平均 1,877 隻 (同 170 人) と比べ 11 % 増加しているものの、死者及び行方不明者数は約 2 % 減少している。また、死者及び行方不明者のうち、約 54 % が漁船、約 18 % がプレジャーボート及び遊漁船によるものである。これら国民の人命、財産にかかる海難事故

への対応として、海難防止のための諸施策を推進するとともに、沿岸海域におけるより迅速かつ的確な人命救助体制の充実強化を進めていくことが重要である。

特に、近年、40 ノット程度の高速で運航する超高速船（ジェットfoil等）が航行中に障害物と衝突したとみられる事故が多発しており、多数の負傷者を出すケースもあることから、超高速船の安全運航の確保に係る方策の検討が喫緊の課題となっている。

② 海洋汚染及び海上災害

2005 年、海上保安庁は、海上における油、廃棄物、赤潮、青潮等の海洋汚染の発生を 360 件確認している。また同庁が防除措置を実施した油排出事故は 116 件あり、そのうち影響の大きいタンカーは 8 件であった。また船舶火災が 118 件発生したが、そのうち約 66 %が漁船である。また、港湾局では、海域環境を整備する日常の業務として、清掃兼油回収船³⁾により、日々、漂流油、流木、漂流ゴミ等を回収しており、その量は年間約 8,000m³（2003 年から 2005 年の平均）にのぼる。このような海洋汚染や海上災害の未然防止及び対処能力をより向上させることが必要である。

③ 海上テロ及び海賊対策

2001 年 9 月に発生した米国同時多発テロ事件発生以後、2002 年 10 月には、イエメン沖においてフランス籍タンカー爆破事件が発生する等海上においてもテロが続発している。幸いにして我が国では発生していないものの、依然として我が国を巡るテロ情勢は予断を許さない状況である。今後とも海上におけるテロの未然防止及び海上における公共の安全と治安維持に万全を期すため、国内外の関係機関と連携し、水際での間隙のない体制を構築、強化することが必要である。

また、2005 年の全世界における海賊事件の発生件数は 276 件、そのうち東南アジアにおける発生件数は 122 件となっている。これらは減少傾向にあるものの、2005 年 3 月に発生した日本籍船舶「韋駄天（いだてん）」が襲撃された事件など、依然として誘拐等の凶悪な海賊事案が発生していることから、引き続き国内外の関係機関との連携や協力関係の強化が必要である。

④ 海上犯罪

2005 年の海上保安庁による海上犯罪の送致件数は、6,256 件であり、2004 年と比べ、1,395 件の増加となっている。その中でも、暴力団や悪質業者が関与する等組織的かつ広域的な海上環境事犯、我が国の水産資源を枯渇させ、地域経済にも大きな打撃を与えかねない組織的な密漁事犯や外国漁船による不法操業事犯の件数が増加している。

また、我が国周辺海域では、麻薬、覚せい剤等の密輸事犯や不法入国事犯等

の国際的な組織犯罪も依然として後を絶たず、ますます悪質かつ巧妙化している。

これら海上犯罪を阻止するために、監視取締り体制の強化を図るとともに、国内外の関係機関との連携強化や各種対策に取り組むなど、海上犯罪対策の徹底を図る必要がある。

(3) 港湾及び航路

周囲を海に囲まれ、臨海部に人口、資産等が集積する我が国において、港湾及び航路は、物流や人流を支え、国民生活の向上や産業活動の発展に大きな役割を果たしている。国際社会と我が国の緊密な関わりの中で、我が国の経済安全保障を実現するためには、より一層の海上輸送の機能強化、安全確保を図ることが極めて重要である。

我が国港湾においては、引き続き物流改革を推進していくとともに、国際海上コンテナ輸送量の増大や船舶の大型化等に適切に対応しつつ、現在進めているスーパー中樞港湾プロジェクト⁴⁾において、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現に向けた港湾整備を図ることや、関係機関と連携、協力した水際対策等危機管理体制の強化を行うこと等が喫緊の課題となっている。

国際海上輸送及び国内海上輸送を担う一連の航路において、特に東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門海峡等では、航路や船舶航行が輻輳した湾口部や海峡部等が存在し、海上輸送の要衝、隘路となっている。このような場所で海難事故が発生すれば、長期にわたり航路が閉鎖する可能性が高く、その影響は我が国全体の国民生活や経済産業活動に重大なものとなる。このため、我が国の経済安全保障を実現するため、船舶の航行水域管理のあり方や国と地方の役割分担について検討を進める必要がある。

(4) 海洋に関するレクリエーション

海洋に関するレクリエーションには、プレジャーボート（モーターボート、水上オートバイ、ヨット等）、サーフィン、ダイビング、釣り等の「スポーツ型」、海水浴、潮干狩り、水族館等の「リゾート型」のほか、客船等によるクルーズ等がある。

これらの参加人口は、2003 年で海水浴 1,890 万人（1995 年：3,000 万人）、釣り 1,470 万人（同 1,850 万人）、潮干狩り 224 万人（同 461 万人）、モーターボート及びヨット 100 万人（同 110 万人）であり、いずれも減少傾向にある。

また、プレジャーボートの保有隻数は、1995 年度の 39.8 万隻（モーターボート 30.0 万隻、水上オートバイ 8.5 万隻、ヨット 1.3 万隻）から増加し、1999 年度には 43.8 万隻（同 32.2 万、10.3 万、1.3 万隻）となったが、これをピークに減少し、2004 年度は 36.5 万隻（同 26.8 万、8.5 万、1.2 万隻）となっている。また、小型船舶操縦士免許保有者数は、2005 年度末で 303 万人（1995 年度：226 万人）と年々増加

している。一方で、放置艇及び沈廃船の隻数は 2002 年で 13.4 万隻（1996 年：13.8 万隻、河川区域含む。）にもものぼっており、船舶航行や漁業活動への支障、流水の阻害、津波及び高潮時における艇の流出による被害、景観悪化等の問題が顕在化している。

(5) 鉱物及びエネルギー資源

我が国の領海、排他的経済水域及び大陸棚の海底や海底下には、鉱物資源や、石油、天然ガス、メタンハイドレートといったエネルギー資源の多量の埋蔵が確認されている。また、風力発電や海洋温度差発電といった新エネルギーの可能性も広がっており、これらの開発及び利用の推進が、将来の我が国の経済活動にとって重要になっているとの指摘がなされている。

(6) 海岸

① 海岸の概要

島国であり、入り組んだ海岸地形をもつ我が国は、約 35,000km もの海岸線を有しており、海岸の重要性は特に大きいものがある。

海岸は、自然海岸、半自然海岸及び人工海岸に分類されるが、1960 年当時、8 割を占めた自然海岸が、現在は 53 %にまで減少しており、半自然海岸が 13 %、人工海岸が 34 %となっている。

② 海岸侵食

海岸の砂浜は、河川における砂利採取、河川横断工作物の設置等による土砂供給量の減少及び各種構造物の設置等による沿岸方向土砂の流れの変化など、様々な要因により、全国各地で侵食が生じている。また、海砂利採取による侵食も懸念されている。近年は海岸侵食が早いペースで進行（1908 ～ 1978 年：72ha/年 → 1978 ～ 1992 年：160ha/年）しており、砂浜の減少が、利用空間の減少とともに海岸の景観や生態系を大きく変化させている。

③ 災害と防災対策

我が国は、台風の常襲地帯にあり高潮が頻発し（2004 年：27 回）、地震多発地帯で津波の来襲も多い（2004 年：4 回）など、厳しい地理的、自然条件下にある。また、海岸侵食も全国的に顕在化してきており、放置すれば貴重な国土が失われることから、その保全は極めて重要である。この他、地球温暖化により、今後 100 年間で海面が 9 ～ 88cm 上昇するとの予測もある（IPCC（気候変動に関する政府間パネル）による。）。

一方、防災対策としての海岸保全施設は、2004 年度末時点で要保全海岸延長の 62 %に設置されているが、このうち約 18 %が想定津波高⁵⁾より低く、また、約 30 %が想定津波高との比較調査が行われていないほか、施設の老朽化も進ん

でいる。

④ 海岸漂着ゴミ

海岸漂着ゴミは恒常的に発生しているため、景観の悪化や生態系への影響等が生じている。発生起源としては、海域から漂着したもの、河川から流出したものと及び陸域から持ち込まれたもの等であり、近年では海外からと思われる漂着ゴミも日本海側の海岸を中心に確認されている。今後、海岸漂着ゴミへの対応を強化するとともに、関係諸国とも協調、連携した取組を推進することが課題となっている。

(7) 沿岸域の利用状況

現在、国土面積の約3割を占める沿岸に位置する市町村には、総人口の約5割が集中しており、特に東京湾、伊勢湾、大阪湾の沿岸は、全国平均の約10倍もの人口密度となっている。これらの三大湾と瀬戸内海は、海上交通、工業、物流、エネルギー、港湾、商業、水産業、レクリエーション、観光等で稠密に利用されている。産業の面でも沿岸に位置する市町村の工業製品出荷額は全国の約5割、商業年間販売額は全国の約6割を占める状況となっている。近年まで、臨海部に集積する重厚長大産業の移転、縮小等により産業の空洞化が進んでいたが、景気の回復、海外進出企業の国内回帰、物流の高度化等により、臨海部への企業進出が進み出しつつある。

(8) 沿岸域の環境

① 沿岸域に関する水質

我が国では、陸域からの汚濁負荷削減、海域における自然環境の再生や創出等を行い、海域の水質の改善に取り組んできた結果、COD の環境基準の達成率が2004 年で 75.5%となっている。しかし、内湾、内海等の閉鎖性水域では依然として達成率が低くなっており（東京湾 63.2 %、伊勢湾 50.0 %、瀬戸内海 67.3 %）、赤潮や青潮の発生等も見られる（2003 年で東京湾 59 件、伊勢湾 60 件、瀬戸内海 106 件の赤潮が発生）。

② 沿岸域に関する生態系

日本の海洋・沿岸域は、海流の特徴や南北に長い列島の影響により、多様な環境が形成され、同緯度の地中海や北米西岸に比べ豊富な生物相が形成されている（例：海産魚類約 3,100 種、藻類約 5,500 種）。しかしながら、浅海域では埋立等により藻場や干潟が減少（例：1945 ～ 1994 年に 4 割の干潟が減少）しているほか、琉球諸島等で海水温の上昇等によるサンゴ礁への影響が懸念されている。

河川及び海洋・沿岸域は、多くの生態系が重なり合って形成されており、特に川と海の接点である汽水域は、沿岸域の中でもすぐれた貴重な生態的価値を有し

ている。

このため、アサリの稚貝やサンゴの幼生の移動等を踏まえた広域的な取組が必要であること、東京湾等の閉鎖性海域を一体として保全することが必要であること、関係者が情報を共有するとともに、科学的な解明を着実に推進し、実現可能な改善策を漸進的に実行する必要があること等が指摘されている。

(9) 沿岸域の総合的な管理

沿岸域に関する課題を解決するためには、沿岸域を自然の系として適切にとらえ、沿岸域の総合的な管理計画を策定し、各種事業、施策、利用等を総合的、計画的に推進することが重要であるとの考え方から、2000年に関係17省庁が「沿岸域圏総合管理計画策定のための指針」を策定し、これに基づきケーススタディ等を行ってきたが、全国的には進んでいないのが現実となっており、このような沿岸域の総合管理の推進をいかに図るかが課題となっている。

Ⅲ. 海洋・沿岸域に関する施策とその推進

以上のような我が国の海洋・沿岸域を巡る現状及び課題を踏まえると、我が国として海洋・沿岸域に関する施策を総合的かつ戦略的に実施する必要がある。このような中で、海洋・沿岸域に関する行政分野の多くを所管する国土交通省としては、以下に掲げる施策を推進していくこととする。

1. 海上における安全を確保する

① 海上交通の安全を確保する

海上輸送量の増大や船舶の大型化に対応した安全に航行できる船舶航行水域の確保、航行支援システムの構築、航路標識等の整備、海難事故の分析等を推進するとともに、安全上問題のある条約不適合船（サブスタンダード船）を排除するための措置を行い、海上交通の安全を確保する。また、ヒューマンエラーによる事故の防止等を推進するため、事後チェック機能の強化等を図る。

- 船舶の安全な航行を支援するため、航海用海図の作成や更新、電子海図の整備と普及、航路標識の高機能化、沿岸域情報提供システム⁶⁾の拡充、地震や津波に関する情報の迅速な提供等を推進するとともに、AIS（船舶自動識別装置）⁷⁾を活用した次世代型航行支援システムの構築、航空レーザー等を用いた浅海域の情報の整備、海洋短波レーダー⁸⁾網、GPS（全地球測位システム）波浪計⁹⁾等も活用した的確な漂流予測、航行ルートの選定等を推進。また、衝突回避に必要な他船舶の動向等を的確に表示する INT-NAV（先進安全航行支援システム）¹⁰⁾の調査研究を推進。
- 船舶が安全に航行できる環境を確保するため、大型船舶に対応した航路水深の確保、障害物の除去、防波堤の配置等を図るとともに、開発保全航路¹¹⁾の指定範囲の拡大や開発保全航路と港湾間の水域の措置等を行い、これを促進。また、荒天時に船舶が避難できる避難港¹²⁾の整備を図るとともに、無害通航¹³⁾の外国船舶が我が国の領海内において安全に航行できるよう可航水域を確保。
- サブスタンダード船の排除等を推進するため、IMO（国際海事機関）加盟国監査¹⁴⁾を促進するとともに、PSC（ポートステートコントロール）¹⁵⁾を的確に実施。
- ヒューマンエラーによる事故の防止等を推進するため、運航労務監理官¹⁶⁾による監査等の事後チェックの強化を図るとともに、ILO（国際労働機関）海事労働条約¹⁷⁾の批准に取り組む。
- 船舶の大型化等が進展する中、海上交通の一層の安全を確保するため、水先人に係る等級別免許制の導入や免許更新要件の見直し等の水先¹⁸⁾制度改革を実施。
- 海難事故の再発防止を図るため、海難の調査及び分析に基づく、積極的な勧告や提言を実施。

② 海上及び港湾におけるテロ対策等を推進する

テロ関連情報の調査、分析体制の整備、海上及び港湾における警備体制を強化するとともに、我が国の港に入港する船舶に対する規制を適切に実施し海上及び港湾におけるテロ対策等を推進する。

- 海賊及び海上テロを含む海上における不法行為対策について、アジア海上セキュリティ・イニシアティブ 2004（AMARSECTIVE2004）¹⁹⁾等に基づき、関係国海上保安機関に対し海上犯罪取締り能力向上のための支援を実施。
- 国際航海船舶及び国際埠頭施設の保安措置が適確に行われるよう、実施状況の確認や人材育成等を図り、我が国の港に入港する船舶に対する規制を適切に実施するとともに、船舶接岸情報の活用、港湾施設への出入管理の高度化、内航も含めた旅客ターミナルの保安施設整備等を進め、船舶及び港湾の保安対策を強化。
- 国が港湾施設管理者や税関等の関係機関と協働体制をとり、港湾の利用船舶に関する情報を収集して分析し、問題船等が明らかになった場合、警察機関への通報や港湾施設管理者に警戒指示を行う体制を整備。
- 臨海部の原子力発電所、石油備蓄基地、米軍施設等の重要施設に対する警備やテロ情報調査体制を強化。

③ 事故及び災害等対応の体制を強化する

船舶の衝突や乗揚事故による油の排出、有害液体物質や危険物の流出、火災等の船舶の事故による災害、原子力発電所等のエネルギー施設の事故による災害、台風や津波等の自然現象による災害等の多様な事故及び災害に迅速かつ的確に対応するとともに、地震等に伴う経済的損失の低減を図るため海上からの輸送を確保する体制を強化する。

- ヘリコプターの機動性、高速性等を活用した機動救難体制の充実強化に努めるほか、特殊な海難への対応体制の強化、救急救命士の養成、洋上救急体制の充実等により救急救命体制を強化。
- 大規模な油や有害危険物質の排出事故等への対応体制や臨海部の施設の安全監督体制を一層強化するとともに、OPRC-HNS 議定書（2000 年の危険物質及び有害物質による汚染事件に対する準備、対応及び協力に関する議定書）²⁰⁾に対応した体制を確立。
- 大規模災害対応として、物流と人流の両面における海上一港湾一陸上を結ぶ輸送を確保する広域的な連携、協働体制を確立。

④ 海上保安業務体制の充実を図る

海上における総合的な安全及び法秩序を確保するため、海上においてその実態を把握、監視し、直接施策を実施する海上保安業務体制の充実を図る。

- 巡視船艇、航空機の老朽化や旧式化による業務上の支障の早期解消を図るとともに、海洋権益の保全、沿岸水域の警戒監視体制の構築、大規模災害等に対する救助体制の強化等の新たな業務課題に対応するため、老朽巡視船艇、航空機等の緊急かつ計画的な代替整備を推進。
- 携帯電話からの 118 番通報による位置情報、コスパス・サーサット捜索救助衛星システム²¹⁾による遭難警報、船舶に搭載された AIS 等から得られる我が国周辺海域の船舶動静情報等を、海上保安庁が保有する各種の情報と横断的に照合できるシステムを構築し、救難即応体制、海難防止対策等を向上。

2. 国土の保全と防災対策を推進する

① 国民の生命や財産を保護する

安全性の確保が不十分な地域において引き続き防災や減災に取り組む。その際には、施設の耐震化、津波や高潮の予測をより正確かつ迅速に分かりやすく伝達する仕組みや、土地利用施策等の多様な対策を含めた総合的な取組を行う。

- 海岸保全施設の重点緊急点検結果を受けた、壊滅的な被害が生じるおそれがある海岸における被害防止対策をはじめ、水門の自動化や遠隔操作化、堤防護岸の破堤防止、ハザードマップ^{2,2)}作成支援等ハードとソフトが一体となった総合的な津波、高潮（ゼロメートル地帯）対策を推進。
- 東海・東南海・南海地震及び日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震による津波被害が想定される沿岸域やゼロメートル地帯における耐震性が十分でない海岸保全施設（堤防、護岸等）の耐震対策を推進。
- 海岸ごとに潮位、波高、打ち上げ高等を的確かつきめ細かに予測する高潮情報システムの構築、津波警報の一層の迅速化及び精度向上、津波、高潮、高波に関する情報提供の充実や共有化を推進し、防災機関等での情報共有の高度化を推進。
- 地震発生の予知に寄与する海底地殻変動観測や活断層の調査を実施するとともに、大規模地震に伴う津波の挙動を明らかにするため、津波シミュレーションを実施。また、海域火山活動の監視を行い、船舶航行や漁業活動等に関する災害の防止を推進。
- 津波時の放置プレジャーボートの陸への乗り上げ等の防止として、一般海域を含めた係留施設の台帳管理の徹底、係留施設の指定等を実施。
- 大規模地震発生時の避難者や緊急物資の円滑な輸送の確保に資する港湾施設の耐震化とともに、海岸保全施設の耐震性を短時間かつ低コストで判定可能な「チャート式耐震診断システム^{2,3)}」の開発を推進。
- 地震や津波等の災害時における、海上からの住民の避難や物資輸送等を支援するため、沿岸域における防災情報図の整備を推進。
- 東京湾及び大阪湾臨海部等において、基幹的広域防災拠点^{2,4)}を整備するとともに「道の駅」の防災拠点化を推進。
- 減災対策として、道路利用者への情報提供、避難路の整備及び救援活動や物資輸送を行う上で重要な役割を果たす緊急輸送道路の確保のため、道路橋の耐震補強や高規格幹線道路ネットワークを整備。さらに、被災を受けた道路について、障害物の除去や応急復旧等の迅速な啓開を実施。
- 津波被害リスクのある地域において、生命や財産を守るため、津波防護機能を持ち合わせた防波堤の整備を推進。
- 災害体験の継承、防災知識の蓄積や普及に必要な分かりやすい教材の作成、これらを多くの住民に分かりやすく伝えられる人材の育成、緊急時に備えた体制の構築と防災訓練を推進。
- 海岸侵食や津波、高潮に対する沿岸域の安全性の低下を防止、軽減するため、関係者間の連携等の仕組みを構築。

② 国土を保全し、領海及び排他的経済水域等の海洋権益を確保する

海岸侵食等の対策を行うことや、外洋域における離島の交通、情報通信やエネルギー供給等に係る基盤の確保等に関する取組により、国境離島をはじめ、領海並びに排他的経済水域及び大陸棚の基線となる国土の保全を図るとともに

に、日本周辺海域についての適正な海図の作成のための調査や大陸棚の限界画
定のための調査、的確な監視警戒等を行い、領海並びに排他的経済水域及び大
陸棚の海洋権益の確保を図る。

- 離島、奄美群島及び小笠原諸島において、交通基盤、産業基盤、生活環境、防災
及び国土保全に係る施設等の整備や離島航路の維持及び改善に対する助成、産業や
観光の振興、国内外との交流の促進、人材育成の支援等ソフトとハードを一体的に
実施する総合的な施策を推進。
- 我が国の領海及び排他的経済水域等を確保する上で、重要な拠点である国境離島
に対して、万全な国土保全を推進するとともに、海象観測の実施等その活用を推進。
- 大陸棚の限界画定のための調査等の推進や、国境離島の位置情報基盤の整備を推
進。また、侵食対策等の海岸の適切な維持及び管理に資する低潮線^{2 5)}の調査を実
施。
- 排他的経済水域が画定していない日本海、東シナ海等における海底地形や地質等
の情報基盤を整備し、適正な海図の作成を推進。
- 東シナ海等において顕在化している我が国の海洋権益に関する問題への対応とし
て、機動力や監視能力等に優れた巡視船、航空機等を整備し、厳正かつ的確な監視
警戒を実施。
- 外国漁船による不法操業に対して、特に外国漁船が多数操業している日本海、東
シナ海への巡視船艇や航空機の配備等により、効果的かつ厳正な取締りを実施。

3. 海洋・沿岸域環境の保護及び保全を推進する

① 海洋・沿岸域のモニター体制を強化する

継続的に海流、海水中の汚染物質、海底地盤の状況、気象、漂流・漂着ゴミ
等に関する基礎データの整理、提供体制の強化等を実施し、海洋・沿岸域環境
のモニター体制を強化する。

- 国土交通省における海洋や沿岸域に関する各種情報の収集、整理、提供体制の強
化を図るとともに、海域環境の順応的管理に資する波浪、潮位、水深、水質、底質
等の効率的なモニタリングを行うことで、海洋や沿岸域のモニター体制を強化。
- 地球環境に関連した海洋現象を総合的に診断し、「海洋の健康診断表」として提
供。
- 海岸を活動の場としている市民、NPO との協働により、海岸環境に関する情報
の広範かつ継続的なモニタリング体制を構築。
- 排他的経済水域や大陸棚から沿岸域までの海岸線、低潮線、海底地形、地質等の
情報基盤を整備。

② 海洋汚染等に対する的確な対応を推進する

大規模油流出、漂流ゴミ、放置座礁船、流出流木及び大型構造物の漂流等が、
環境や安全上の支障をきたす等の問題に対し、未然防止対策の推進及び漂着前
後それぞれにおける積極的な防除の仕組みの構築等を図る。

- 油や有害危険物質の流出、放置座礁船等による海洋・沿岸域の汚染に適切に対処するため、領海を越え、場合によっては公海上であっても大型油回収船、巡視船等を迅速に派遣する等国境を越境する海洋汚染について、積極的な防除の取組を推進するための体制等の強化や、保険や基金による被害者保護への的確な取組を実施。
- 油流出事故が発生した際に迅速かつ的確な油防除措置等の実施に資するため、適切な漂流予測を実施するとともに、沿岸海域の自然的、社会的情報等をデータベース化した沿岸海域環境保全情報の整備を推進。
- 漂流・漂着ゴミについて、関係省庁と連携して、その処理（回収、処分）、発生源対策を推進。
- 海洋環境保全講習会や訪船指導²⁶⁾等により、漁業者、海事関係者に対して海洋汚染の防止のための指導及び啓発を実施。

③ 脆弱な海域の保護及び保全を推進する

船舶からの汚染を防止する必要性が高い海域を、海上輸送を確保しつつ、保護及び保全する。

- 生態学的又は科学的理由により船舶からの汚染を防止する必要性の高い海域に対し、海上輸送を確保しつつ、これを未然に防止するための措置を導入。

4. 海洋・沿岸域の自然環境や美しい景観を取り戻す

① 海洋・沿岸域の自然環境を回復させる

埋め立て、沿岸構造物の設置、海岸の消失等により失われた自然環境の回復を図るため、干潟や藻場、サンゴ礁、湿地等の保全と再生、修復を図る。また、ヘドロ、ごみ、ダイオキシン等の有害物質等の堆積、埋立用材及び骨材の採取による深掘等により、元の生態系が失われた海底環境について底質環境を改善する。

- 流砂系及び漂砂系の連続性を確保し、流入土砂による航路埋没、海岸侵食等の課題に対処するため、関係機関が協働して流砂系及び漂砂系における総合土砂管理を推進する体制を構築。
- 埋立造成地、工場等からの土地利用転換地、廃棄物の埋立処分地等における緑地、湿地、干潟等の自然空間の再生や創出、砂浜、藻場、サンゴ礁等の回復、底質環境の改善等による自然環境の再生を推進。
- 珊瑚付着型のブロックや干潟の再生に関する技術開発を推進し、港湾整備等への反映を推進。
- ダイオキシン類等の有害化学物質による底質汚染の対策を推進。
- 青潮等の原因とされる深掘跡の効率的な埋め戻し等を実施するため、浚渫土砂等の需給や品質を調整するシステムを構築。

② 海洋・沿岸域の自然環境及び景観の維持及び保全を図る

自然海岸や砂浜、干潟等の生態系への影響を最小化するため、十分な事前環境

調査等を行い、沿岸域構造物と環境及び景観との調和を図る。また、多くの海岸で見られる漂着ゴミや放置されている船舶等処理することや、船舶からの排出ガスの削減等により、自然環境及び景観の維持、保全を図る。

- 人工海岸の整備、構造物の設置等に際して、環境との調和を一層重視し、石積堤や緩傾斜護岸等自然と共生する取組を実施。
- 沿岸域にゴミが異常に漂流、漂着し、これを放置することにより船舶航行への支障、海岸保全施設の機能阻害、海岸環境の悪化等が生じているため、実効的な対策を推進。
- FRP²⁷⁾ 廃船（繊維強化プラスチック製廃船）の環境に優しい処理と、FRP 廃船の不法投棄、放置艇の沈廃船化等の問題に対処するため、FRP 廃船のリサイクルシステムの普及を推進。
- 海域への廃棄物不法投棄、汚水の不法排出等の海上環境事犯に対し、関係機関と悪質事業者等に係る情報共有体制を構築し、監視取締体制を効率化するとともに強化。
- 船舶に石油類等を積み出す際に放出される VOC（揮発性有機化合物）²⁸⁾ 対策を実行していくため、放出規制港湾の指定や港湾における排出ガス処理施設の整備を促進。
- 港湾に係留中の船舶に陸上側施設から電力を供給することで、船舶のアイドリングストップを推進。
- 沿岸部における魅力ある空間の整備を推進、支援するため、海岸景観形成ガイドライン²⁹⁾を踏まえた防災や利用と調和した良好な海岸景観形成を推進するとともに、景観計画の策定等景観法の制度活用について地方公共団体への助言を実施。

③ 水質の保全及び回復を図る

下水道の整備及び河川の直接浄化による陸域からの汚濁負荷の削減並びに水質浄化能力を有する干潟や藻場の保全、再生等を行うことにより、依然として閉鎖性水域において、赤潮や青潮が発生している状況を改善する等水質の保全及び回復を図る。

- 水質改善が進まない三大湾等の閉鎖性海域を中心に、「全国海の再生プロジェクト」として「海の再生」に向けた各種施策、海底の汚泥除去や覆砂による溶出抑制等の海洋・沿岸域の水質改善対策、合流式下水道の改善や高度処理の推進、河川浄化対策、環境モニタリングを、一層、総合的かつ効果的に推進。
- 東京湾、大阪湾以外の閉鎖性海域についても、順次再生行動計画の策定に向けた取組を推進。

5. 海洋・沿岸域の利用を推進する

① 海上輸送の安定化・活性化を図る

外航海運について、適切な競争環境の確保等により、高質かつ効率的な輸送サービスを安定的に提供できる体制を整える。また、内航海運の経営基盤の強化等により、新造船舶への適切な代替を推進し、内航海運の活性化を図る。

- 我が国商船隊による安定輸送を確保するための方策の充実・強化。
- 経済効率、環境、安全等の課題を解決する新技術の開発と実用化を支援する枠組みを創設するとともに、環境問題への対応等社会的要請に応えることのできるスーパーエコシップ³⁰⁾の普及を促進。
- 中小零細の多い内航海運事業者のグループ化、協業化を促進し、経営基盤を強化。

② 海洋・沿岸域の経済活動を活性化させる

貿易構造や荷役形態の変化に伴う陳腐化した施設や水際線を有する付加価値の高い低未利用地について、物流拠点や国際競争産業等の立地を推進する等有効利用すること等により、沿岸域の経済活動の活性化を図る。

- 沿岸域の低未利用地に物流や国際競争産業等新しい機能立地を促し、それに併せて拠点的な港湾から高規格幹線道路等へのアクセス道路の重点的な整備や、高度成長期時代の老朽化した運河や水路、護岸、防災・減災施設等のリニューアルを推進。
- 「みなとオアシス³¹⁾」のような交流の場の形成を支援し、多目的拠点としての活用を推進。
- 沿岸域における公共水域や港湾施設等既存ストックの適正かつ安全な活用促進に資する地域の取組に対し、フィージビリティの調査や規制等との調整等を実施し、これを支援。

③ 海洋・沿岸域の新たな利用を推進する

新規航路の開拓、メガフロート³²⁾等を活用した洋上発電や大陸棚海洋資源開発基地及び中小ガス田の活用を可能とする新たな輸送システムの構築等海洋の新たな利用を、技術の開発動向を踏まえ推進する。

- 「リサイクルポート³³⁾」の形成により、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築し、循環資源の広域的な流動を促進。
- 環境負荷の少ない内航海運による輸送への転換を促進するとともに、沿岸域ネットワーク、島や海の魅力を気軽に楽しむことができる国内旅客航路を活性化。
- 拠点的な港湾から高規格幹線道路等へのアクセス道路を重点的に整備。
- 中小ガス田の活用が可能となるよう、NGH（天然ガスハイドレート）輸送船³⁴⁾を活用した新たな輸送システムを構築。
- 海洋における風力、海洋温度差等による発電といった新エネルギーの活用に向けた洋上発電プラットフォームや大陸棚海洋資源開発基地として、メガフロートの活用を推進。

④ 海洋・沿岸域の利用に関する技術の開発等を推進する

環境修復や侵食防護、高潮や津波への対策、耐震性診断、低環境負荷の船舶等の技術の開発、実用化及び普及を推進するとともに、気象、海象、水路状況等の海洋情報の活用を推進し、海上輸送の高度化等を図る。

- 経済的で環境にやさしい船舶であるスーパーエコシップ等新技术を活用した船舶、船舶からの排出ガスに含まれる硫黄酸化物を大幅に低減する ACF（活性炭素繊維）³⁵⁾ を活用した船用高機能排煙処理システム、窒素酸化物及び二酸化炭素の排出を同時に削減する超臨界水³⁶⁾ を活用した船用ディーゼル燃焼機関等の研究開発、実用化及び普及を推進。
- 海上におけるインターネットや TV 電話、電子メール等の通信利用環境を改善する高速大容量の船陸間双方向通信を実現するため、海上ブロードバンドの有望な活用方策の検討、実現に向けて必要な取組の提案を実施。
- GPS 波浪計、陸上 GPS 基準局、船舶 AIS 及び海洋短波レーダー等の情報のマッチングにより、船舶に対する各種航行支援情報のリアルタイムの発信を推進。
- 環境モニタリング結果を活用しつつ、珊瑚付着型のブロックや干潟の再生等に関する技術の向上のための研究開発を持続的に実施。
- 日本海洋データセンターが収集、管理し提供している各種海洋データを関係機関との連携により充実させ、海洋・沿岸域の基盤情報の整備を推進。

⑤ 海洋・沿岸域の利用を支える船舶や船員を確保する

海上輸送の高度化に対応した船舶や船員を確保するため、造船技能者や優良な船員の育成を行う。

- 海洋・沿岸域の安全確保、環境保全に資する船舶の供給を支える造船業を振興。また、造船業における技能者の世代交代に対応する造船に関する「匠」の技の円滑な伝承を推進。
- 船員教育機関における船員養成や BRM 研修³⁷⁾ を始めとする実践的な技能の教授並びに各種の船員雇用施策により、優良な船員の確保及び育成を促進。

⑥ 海洋・沿岸域の多様な利用を調和させる

沿岸域の利用の輻輳等を解消するため、一般と産業関連等との利用調整、国土保全と経済活動との利用調整を行い、相互に調和がとれるようにする。

- 沿岸域の環境と産業、観光、レクリエーション等の利用との調整を図り、持続的な沿岸域の利用と保全を図るため、沿岸域の利用と保全に関する施策を国と地方及び利用者、NPO 等の適切な役割分担、相互の連携、協力、協働により、より一層着実に実施。
- 沿岸の大都市から排出される廃棄物最終残渣や災害時に発生する廃棄物の適切処分について、最終処分場の広域融通を推進。

6. 海洋・沿岸域への親しみ、理解を増進する

① 人と海のふれあいを取り戻し、海辺のにぎわいを創出する

臨海部における親水空間の確保やアクセスの改善、プレジャーボート等による海洋スポーツやクルーズの活性化等ハード、ソフト両面において人と海のふれあいを取り戻すことにより、海辺のにぎわいを創出し、地域の活性化等に寄与する。

- 臨海部の水辺空間が市民の親水空間、人と海の触れ合う場となるよう、臨海部の都市公園、港湾緑地、海岸等の整備を推進。
- 水域を活用したプロムナードやビジター棧橋、水域にアクセスできる斜路や階段護岸等施設の一部として水域を効果的に取り込んだ港湾緑地の整備を行い、海辺のにぎわいを創出。
- 港湾の資産を地域の視点から再評価するとともに、地域の産業、海に開かれた特性等港湾の資産を最大限に活用し、地元 NPO 等の市民団体、地元市町村、港湾管理者、地元企業等の連携による港湾のにぎわいの創出を推進。
- マリーナ及びフィッシャリーナ等を活用し、プレジャーボート等によるクルーズ、海洋スポーツ等のマリンレジャーの拠点や地域観光情報等の提供を行う「海の駅」の設置を地域と連携して支援し、ネットワーク化を推進。
- 海洋におけるレクリエーションが安全かつ安心に楽しめる環境を整備するため、沿岸域の流況情報等の整備及び提供を推進。

② 海洋・沿岸域に関する知識の普及及び理解の向上を図る

海との共生について積極的な関心や協力を喚起するため、海洋・沿岸域に関する知識の普及及び理解の向上を図る。

- 海洋・沿岸域教育に係る普及啓発活動や指導者育成、NPO 等活動団体のネットワーク化、ホームページの作成等の取組を更に拡充し、利用者からのアクセスしやすさの向上や団体同士の連携と協働をより一層促進。また、関連する基礎知識の体系化や普及啓発の取組を推進。

7. 海洋・沿岸域の総合的管理を推進する

海洋・沿岸域に関する施策を総合的、戦略的に実施するため、国家戦略的な視点を踏まえつつ、海洋・沿岸域の総合的管理について、国の施策の基本方向を定立するとともに、各地域において、関係者の共通認識の醸成を図り、各地域の自主性の下、多様な主体の参画と連携、協働による計画策定等の取組を着実に推進する。

- 国の各種基本的な政策等との整合を図りつつ、沿岸域の安全の確保、多面的な利用、良好な環境の形成及び魅力ある自立的な地域の形成を図るため、関係者の共通認識の醸成を図りつつ、各地域の自主性の下、多様な主体の参画と連携、協働により、各地域の特性に応じて沿岸域圏の総合的な管理計画を策定するなど、各種事業、施策、利用等を総合的、戦略的に推進する。

8. 国際社会との協調及び協力関係を確立する

海洋・沿岸域の安全確保や環境保全等を図るため、IMO等の国際機関の枠組みや、PSIをはじめ各種会合や訓練等海の安全や環境保全に係る国際的な取組に積

極的に参画するとともに、SUA条約の改正等に伴う国内の体制の整備や、国土の水没問題等に苦慮している島嶼国への支援、国際的な沿岸防災対策への支援、日ASEAN交通連携プロジェクトの推進、ODAの活用等により、国際社会との協調及び協力関係を確立する。また、東南アジア諸国に対する海上保安機関の設立支援、海上犯罪取締能力や捜索救助技術等高度な技術や知識の移転等により、マラッカ・シンガポール海峡等を含む東南アジア海域の海上保安能力の全体的な向上を図る。

- マラッカ・シンガポール海峡等日 ASEAN 地域における海の安全や環境保全等のため、日 ASEAN 海事セキュリティプログラム^{3.8)} や OSPAR 計画^{3.9)} 等を推進。
- 東南アジア周辺海域の海上の秩序を確保し、これを通じて我が国の海上交通の安全を確保すべく、フィリピン、インドネシア、マレーシア等へ専門家を派遣し、海上保安機関の設立支援や、東南アジア諸国への技術や知識の移転等を実施。
- 海上阻止訓練に海上保安庁巡視船を参加させるなど、PSI の活動に積極的に参画。
- 平成 17 年 10 月に採択された SUA 条約の改正について、関係省庁の一員として批准に向けた国内体制の整備を推進。
- PEMSEA（東アジア海域環境管理パートナーシップ）^{4.0)} や NOWPAP（北西太平洋地域海行動計画）^{4.1)} 等の取組に積極的に参画し、我が国の取組を東アジアに発信するとともに、日本海、黄海等の海洋環境の保全に積極的に取り組む。また、海洋汚染防止に関する取組について日仏協力会議を開催し、技術的、組織的な協力等を推進。
- 大規模な油や有害危険物質の排出事故等への対応体制を一層強化するとともに、OPRC－HNS 議定書に対応した体制を確立。
- シップリサイクル（船舶の解撤）や目標指向の新造船構造基準^{4.2)}、次世代航海システム^{4.3)} 等に関する IMO における検討を積極的にリード。
- IMO や MAIIF（国際海難調査官会議）^{4.4)} における、国際的海難についての調査協力体制推進の議論に積極的に参加。
- ODA を通じた海洋・沿岸域に関する国際協力を推進。
- 国土の水没問題等に苦慮している島嶼国に対し、国土保全の手法等について情報提供等の支援を実施。
- 北西太平洋域の各国に津波情報の提供を実施するとともに、インド洋の沿岸国に対しインド洋における津波警戒システムの構築支援及び暫定的な津波監視情報の提供を実施。
- 船舶、ブイ、フロート等の海洋観測データを準リアルタイムで国際的に収集し、地球環境に関連する海洋の情報を作成して国内外の行政機関や研究機関へ提供。

9. 施策を推進するに当たっての基本的考え方

海洋・沿岸域に関する施策については、国土交通省として以下の基本的考え方を十分踏まえ、推進していくこととする。

① 総合的、戦略的な取組

海洋・沿岸域に関する問題は、それぞれ個別に存在するのではなく、相互に関

係するものが多く、また、例えば海岸侵食対策のように山地や河川から海岸に土砂を適正に供給する総合的な土砂管理が必要であるなど、陸域、河川等との関係で生じているものもある。さらに、安全の確保や国土の保全のように中長期的な視点に立って施策を組み合わせる実施することが効果的なものもあることから、関係機関が連携し、関係する施策を総合的、戦略的に実施する。

② 国際的な視野に立った取組

我が国はすべての国境を海域で画し、海上における安全、離島管理、資源やエネルギーの利用及び開発、地球規模の環境問題等海洋に関する課題の中には、国際的な性格を帯び、その解決に当たって国際的な協力が不可欠であるものもあるため、国際的な視野に立った取組を進める。また、海洋・沿岸域政策に関する幅広い分野に精通し、かつ、国際的枠組みに参加し、我が国の意見を発信していくことができるような人材の育成を図る。

③ 国と地方の役割分担、連携及び協働

海洋・沿岸域に関する問題は多岐にわたり、地域的な問題として単独の市町村が取り組むべき問題から、複数の都府県にわたる広域の連携が必要な問題、排他的経済水域及び大陸棚における問題や国際競争力の根幹を担う海上輸送の確保のように国が取り組むことが必要な問題があることから、今後は、国際動向に応じた国の立場を踏まえ、国と地方、また、地域間の役割分担を明確にするとともに、重層的な取組が必要な分野について、連携、協働して取り組んでいく。

④ コンセンサスの状況に応じた取組

海洋・沿岸域に関する問題については、多様な価値観が存在し、また、利害関係が複雑であることが多いことから、地方公共団体、漁業者、産業界、海運事業者、海洋レジャー関係者、各公物管理者、地域住民、環境保護団体その他の NPO 等多くの関係者の間の情報共有や共通認識の醸成を図り、そのコンセンサスの形成状況に応じて、取組を進める。また、取組に当たっては、関係者の連携、協働の下、試行的に良好な環境を形成することによって理解と協力を得る等の方策も進める。

⑤ 持続的な取組

海洋・沿岸域に関する問題の多く、例えば、干潟や藻場の回復といったことは、長期にわたる取組が必要であるとともに科学的、技術的に解明されていないものもあることから、持続的な取組を着実に推進していく。

⑥ 先行的な取組

良好な環境はいったん損なわれると回復が困難となる場合が多いことから、海洋・沿岸域の海洋環境や自然環境を守るために、損なわれる前に環境のモニタリングや科学的、技術的な分析評価を十分に実施する等の先行的措置を講じる。

⑦ 多様な主体の参画促進

沿岸域における問題については、現在でも地域住民や NPO が参画し、取組を行っているところであるが、特に環境の保全や、海を活用した地域づくり等を中心として、引き続き地域住民、NPO の力に期待するところは大きく、一層の参画を促す。

⑧ 効率的、効果的な施策の実施

国及び地方公共団体とも要員や財源の確保が厳しい中、不断の組織体制の見直し等と併せて、事前の施策効果を見極め、担当部局間の連携、メリハリのある施策の展開、重点施策への要員の集中、民間や NPO との協働等により、効率的かつ効果的に施策を実施する。

本大綱にまとめた施策のうち、法制の整備が必要なものについては、海洋政策を巡る諸状況を踏まえつつ、その整備に向けて検討を進めることとする。また、本大綱にまとめた施策のうち国土計画上重要な事項については、国土形成計画（全国計画及び広域地方計画）の案において、関係府省とも調整の上、位置付けを図るものとする。

V. 施策の推進体制

海洋・沿岸域政策大綱としてとりまとめた施策を、関係部局の緊密な連携の下、総合的かつ戦略的に推進するため、本大綱の作成に当たり設置した「国土交通省海洋・沿岸域政策連絡会議」を発展的に改組した「国土交通省海洋・沿岸域政策推進本部」（仮称）を設置するとともに、省内の組織体制についても検討を進める。

国土交通省海洋・沿岸域政策大綱

< 用語集 >

- 1) PSI : Proliferation Security Initiative。自国の領域を越える範囲でも他国と連携して大量破壊兵器等の拡散を阻止する取組。現在、日、米、英、伊、オランダ、豪、仏、独、スペイン、ポーランド、ポルトガル、シンガポール、カナダ、ノルウェー、ロシア等 60 カ国以上が、PSI の活動の基本原則を定めた「阻止原則宣言」を支持。
- 2) SUA 条約：船舶の不法奪取、破壊等の海洋航行の安全に対する不法な行為の犯人又は容疑者が刑事手続を免れることのないよう、このような行為を引渡犯罪とすること等を義務付けるもの。今回の改正は、船舶そのものを使用した不法行為や大量破壊兵器等及びその関連物質の輸送行為等を犯罪の対象とする規定等をおくもの。
- 3) 清掃兼油回収船：浮遊したゴミの収集回収装置及び油回収装置を装備し、これらの回収ができる兼用船で、全国で 7 隻。このほか、名古屋港、新潟港及び関門航路に大型浚渫兼油回収船が配備されており、日本全域の油流出事故に 48 時間以内で対応している。
- 4) スーパー中枢港湾プロジェクト：アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体で IT 化等の施策を先導的・実験的に展開し、次世代高規格コンテナターミナルの形成を図るもの。
- 5) 想定津波高：地震が発生した場合、海岸に到達する可能性が高い津波の高さ。
- 6) 沿岸域情報提供システム：プレジャーボート、漁船等の船舶運航者や磯釣り、マリンスポーツ等のマリンレジャー愛好者の方々等に対し、全国の海上保安部等からリアルタイムに海の安全に関する情報を提供するもの。
- 7) AIS : Automatic Identification System。船舶の識別符号、種類、位置、針路、速力、航行状態及びその他の安全に関する情報を自動的に VHF で送受信し、船舶間相互又は船舶～陸上間で情報の交換を行うシステム。

- 8) 海洋短波レーダー：陸上に設置した複数のレーダー局から電波（短波）を海に向けて送信し、受信した海面波浪からの反射電波を解析することで、海流を測定するシステム。
- 9) GPS 波浪計：GPS（Global Positioning System）は、米国が衛星により運用する高い精度の測位を把握できるシステム。GPS 波浪計は、海上ブイに GPS のアンテナを設置し、海面高に追従して変化する海上ブイの動揺を計測するシステムで、波浪や潮位のほか陸域に到達する前の津波等を観測できる。
- 10) INT-NAV：Integrated Navigational Information System on Seascape Image。船舶に搭載されている各種航行支援措置（レーダー、AIS 等）より得られる情報から自船の針路上にある危険領域を特定し、ブリッジ（船橋）から見た海上の景観情報と合わせて統合的に表示することにより、衝突回避のために必要な他船舶の動向等を操船者に的確に伝達し、輻輳海域における船舶の安全な航行を確保するための航行支援システム。
- 11) 開発保全航路：船舶の交通を確保するため、開発、保全を必要とする航路で、主として船舶の輻輳した湾口部や海峡部等の海上交通の要衝、隘路となっている海域において、国際海上輸送及び国内海上輸送を担う船舶等の航行の安全性、安定性を支えるもの。
- 12) 避難港：暴風雨に際し、船舶が避難のために泊することを主たる目的とし、通常、貨物の積卸又は旅客の乗降の用に供せられない港湾。
- 13) 無害通航：航空機や軍事機器の発着又は積込み、漁獲活動、調査活動等沿岸国の平和、秩序又は安全を害する活動に従事しない通航。
- 14) IMO 加盟国監査：IMO（International Maritime Organization）は、海上の安全、能率、海洋汚染の防止等、海運に影響する技術的問題及び法律的問題について、政府間の協力を促進し、最も有効な措置の採用及び条約等の作成を行う機関。IMO 加盟国監査は、サブスタンダード船を排除するため、任意の国の SOLAS 条約、MARPOL 条約等 6 条約の実施体制を、IMO の下で、第三国により構成されるチームが監査するもの。
- 15) PSC：Port State Control。航行の安全の確保及び海洋環境等の保全のため、乗組員の資格証明書、航海当直体制及び船舶の構造・設備等について、国際条約が定める基準への適合性の観点から、寄港国によって行われる外国船舶

の監督。

- 16) 運航労務監理官：2005 年 4 月に、運航監理官と船員労務官が統合して地方運輸局等に設置されたもので、船舶の航行の安全確保及び船員の労働保護に関する監督業務（事後チェック）を実施。
- 17) ILO 海事労働条約：船員の最低年齢や雇用条件、年金等の長期補償を船員の居住国とすること等を定めた条約。2006 年 2 月に採択され、30 カ国及び世界の船腹量の 33 %の批准で発効。
- 18) 水先：船舶交通の輻輳する港や交通の難所とされる水域を航行する船舶に水先人（パイロット）が乗り込み、船舶を安全かつ速やかに導くもの。特に自然的条件等が厳しい港や水域においては、一定の船舶に対し水先人の乗船を義務付けている（強制水先）。
- 19) アジア海上セキュリティ・イニシアティブ 2004：アジアの海上保安機関が、海賊対策分野に加え、海上テロ対策分野でも連携・協力関係を強化する決意とその内容を示したもの。2004 年 6 月、アジア 16 ヶ国 1 地域の参加の下、東京で開催したアジア海上保安機関長官級会合において採択。
- 20) OPRC-HNS 議定書：Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances,2000。油以外の危険物質及び有害物質による海洋汚染への対応も重要であるとの観点から、大規模な油流出事故に対する防除体制の強化及び国際協力体制の確立等を目的とした OPRC 条約（1990 年の油による汚染に係る準備、対応及び協力に関する国際条約）の対象物質の範囲を危険物質及び有害物質へ拡大するもの。
- 21) コスパス・サーサット搜索救助衛星システム：モールス電信 SOS による遭難通信に代わり、1999 年 2 月 1 日から完全実施された GMDSS（Global Maritime Distress & Safety System。海上における遭難及び安全に関する世界的な制度。）の中核をなす衛星通信システム。我が国は、遭難者からの電波をキャッチし、その位置を検出する地上設備の提供国。
- 22) ハザードマップ：津波や高潮が発生した場合に浸水が予測される範囲を示した地図に、必要に応じて防災関連情報を加えたもの。
- 23) チャート式耐震診断システム：護岸、堤防等の海岸保全施設の耐震性を簡

易かつ安価に診断するシステム。

- 24) 基幹的広域防災拠点：防災活動拠点として、国及び地方公共団体が協力し、都道府県単独では対応不可能な、広域あるいは甚大な被害に対して的確に応急復旧活動等を展開するための施設。被災時に国及び地方公共団体の協力の下、広域的な防災活動拠点として機能するだけでなく、平常時には都市のオアシスとして人々が憩う魅力的な都市空間として有効に利活用される。
- 25) 低潮線：潮せき（汐）により海水面が最も低くなったときの陸地と海水面との境界。
- 26) 海洋環境保全講習会及び訪船指導：油、有害液体物質等の排出防止、廃棄物等の不法投棄の防止等のため、海上環境保全推進週間を中心に海上保安庁が実施しているもの。
- 27) FRP：Fiber Reinforced Plastic。ガラス繊維とプラスチック樹脂を積層して凝固した複合材料で、その優れた強度、耐久性等により、小型船体の構造材料として広く普及。
- 28) VOC：Volatile Organic Compounds。揮発性を有し、大気中で気体状となる有機化合物の総称であり、トルエン、キシレン、酢酸エチルなど。人の健康への影響が懸念されている浮遊粒子状物質や光化学オキシダントの原因の一つ。
- 29) 海岸景観形成ガイドライン：良好な海岸景観の形成を図ることを目的として、海岸と生活との関わりを見直し、海岸の潜在的な魅力や課題を発見し、地域の価値向上を図るための海岸の整備や取組の方策を示したもの。
- 30) スーパーエコシップ：高い環境性能、高い経済性能を発揮することが期待される次世代内航船。
- 31) みなとオアシス：みなとの資源を活用した地域活性化を目指す住民参加型の継続的取組に対して、市町村長等の申請を受け、活動の拠点となる地区を「みなとオアシス」として地方整備局長が登録し各種公的支援を講じるもの。
- 32) メガフロート：海洋空間の有効利用による社会資本の円滑な整備を促進するため平成 7 年度から 12 年度にかけて研究開発された、地震に強く環境に

やさしい等の特徴を有する超大型の浮体式構造物。

- 33) リサイクルポート：総合静脈物流拠点港。低廉で環境負荷の小さい海上輸送を活用して、広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点となるものであり、港湾管理者の申請を受けて国土交通省港湾局が指定する港湾。
- 34) NGH 輸送船：天然ガスハイドレート（Natural Gas Hydrate）輸送船。天然ガスハイドレートとは、複数の水分子によって形成されたかごの中に天然ガス分子が取り込まれた固体物質のことで、天然ガスを大気圧下、マイナス 20℃付近で包蔵できる。NGH による天然ガス輸送は、マイナス 160℃付近で貯蔵される液化天然ガス（LNG）による輸送と比較して、プラントや船舶の初期コスト等を抑えることが可能であるため、中小ガス田の活用を可能にする方法として考えられている。NGH 輸送船は、「製造」、「海上輸送」、「再ガス化」から成る NGH の輸送チェーンのうち、「海上輸送」部分を担う技術として開発が期待される。
- 35) ACF：Activated Carbon Fiber。これを触媒として用いることにより、排気ガス中の SO₂ を直接硫酸として回収、除去することができる。従来のシステムと比べ、極めて少量の水で処理が可能。
- 36) 超臨界水：圧力 22.1MPa、温度 375℃以上の状態となり、気体と液体の区別が付かない状態になった水。これを利用すると、燃焼特性上トレードオフの関係にある CO₂ と NO_x を同時に低減することが可能。
- 37) BRM 研修：Bridge Resource Management。操船者間のコミュニケーションの向上のための訓練。2000 年から実施。
- 38) 日 ASEAN 海事セキュリティプログラム：2003 年 10 月、日 ASEAN 交通大臣会合で採択された日 ASEAN 交通連携プロジェクトの一つ。日本及び ASEAN 地域における海事セキュリティを改善し、SOLAS 条約の実施を支援するため、政策セミナーを開催。また、保安職員の訓練についても協力。
- 39) OSPAR 計画：Project on Oil Spill Preparedness and Response in the ASEAN sea area。我が国にとって重要なシーレーンである ASEAN 海域における油防除等の海洋汚染防止体制の整備に関し、油防除資機材の供与や人材育成等の支援を我が国が実施するもの。1991 年に我が国が提案。

- 40) PEMSEA : Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia。東アジア海域における環境保全と調和した持続可能な開発に係る各国や有識者等の連携強化を図る目的で、GEF（世界環境基金）の財政支援の下で UNDP（国連開発計画）及び IMO が実施しているもので、各国でモデル事業等を実施。日本、中国、韓国、インドネシア等東アジア及び東南アジア 12 ヶ国が参加。
- 41) NOWPAP : Northwest Pacific Action Plan。海洋環境の保全のため、UNEP（国連環境計画）が進めている地域海計画の一つ。日本海及び黄海を対象とし、1994 年に日本、中国、韓国及びロシアにより採択され、その事務局機能を果たす RCU（地域調整ユニット）が、2004 年に日本（富山）及び韓国（釜山）に設置された。
- 42) 目標指向の新造船構造基準：船舶の構造強度の一層の向上を目的として、満足すべき基準を 5 つの階層（第 1 階層：目標、第 2 階層：機能要件、第 3 階層：適合性検証、第 4 階層：技術規則、第 5 階層：業界標準規約）に分け、それぞれの階層毎に要件を策定するという新しい船舶構造基準。
- 43) 次世代航海システム：海難事故の約半数を占める衝突海難、座礁海難の低減等を目的として、AIS（船舶自動識別装置）、電子海図等最新の電子航海機器や航海計器を総合的に使用して航海の安全性を高める新しい航海システム。
- 44) MAIIF : Marine Accident Investigators' International Forum。海上の安全と海洋汚染の防止に資するため、各国の海難調査官相互の協力や連携を維持発展させ、海難調査に関する国際協力を促進及び向上させることを目的として、1992 年から毎年開催されている国際会議。