

国土交通省における海洋政策の取組について

国土交通省
平成24年6月

背景

我が国の領海・排他的経済水域は世界第6位の広さと言われる広大なものであり、大きな可能性を有している。総理の施政方針演説においても、海洋は我が国の存立基盤であり、政府を挙げて取り組んでいく人類全体のフロンティアとされている。

このような中、平成20年3月に策定された海洋基本計画が見直し時期を迎えていること等を踏まえ、国土交通省海洋政策懇談会を設置し当省が関連する事項など幅広い議論を行った上で、その取り組むべき海洋政策の方向性について、とりまとめた。

海洋政策を進める際の基本的な視点

産業の発展と国民生活の安定を確保しつつ、広大なフロンティアである海洋に挑戦するとともに、これらを支える海洋の活動を促進するための基本的施策を強化することにより、国際的協調の下、海洋の平和的かつ積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る「新たな海洋立国」を実現する必要がある。 → 真の海洋国家を目指す

＜フロンティアへの挑戦の意義＞

人口減少・高齢化、東日本大震災、原発事故などの大きな課題の中で、我が国が抱えている閉塞感を打破し、我が国に再び力強い社会を実現する上で、我が国の広大な管轄海域は、可能性をあらゆる分野から十分に開拓すべき貴重なフロンティアであり、新たな価値の創造への挑戦、これまで手を着けてこなかった価値の実現への挑戦となる施策を実施していく。

3つの基本的方向性と主要施策

海洋の活動を促進するための基本的施策の強化

- 海洋調査の推進
- 海洋情報の一元化
- 管轄海域の確保
- 海上保安業務の執行体制の強化
- 海洋の開発・利用・保全のための管理のあり方

フロンティアへの挑戦

- 海洋再生可能エネルギーの開発
- 海事産業における最先端の技術開発
- 資源開発等に向けた戦略的展開
- 北極海航路
- ニュービジネスの可能性の追求

経済発展・生活安定の基盤の強化

- 離島の振興
- 海上輸送の確保
- 海洋由来の自然災害への対応
- 海洋環境の保全
- 海洋観光の振興

国民の理解

人材育成

国際協調

今後は、本方針を踏まえ施策の着実な実施、充実に努めるとともに、海洋基本計画に反映

1. 海洋の活動を促進するための基本的施策の強化

○海洋調査の推進

○海洋情報の一元化

○管轄海域の確保

○海上保安業務の執行体制の強化

○海洋の開発・利用・保全のための管理のあり方

① 海洋権益保全及び海洋開発支援のための海洋調査

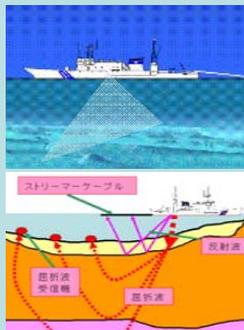
排他的経済水域等において海洋権益を保全し、海洋資源開発等を進めていくため、海底地形調査をはじめとする海洋調査を実施する

・データが不足している海域：測量船による調査（海保）

東シナ海、日本海はデータが不足



大陸棚調査により、太平洋側はデータが充実



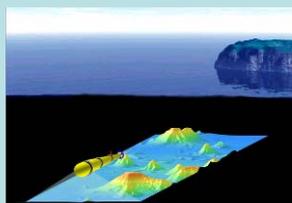
海底地形調査

高指向性音波ビームにより、広範囲の海底地形を一気に取得

地殻構造調査

人工地震波の伝わり方を解析し海底下の構造を把握

・特に重要な海域：AUVによる調査

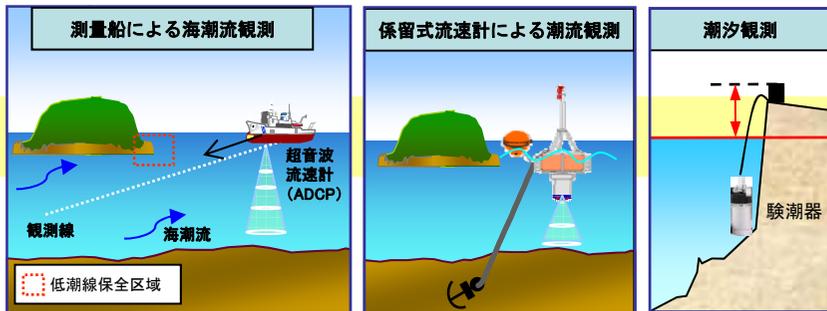


AUV※による精密海底地形調査を実施

海底近くまで潜行し、プログラムされた経路を自動航走し、精密な海底地形データを取得

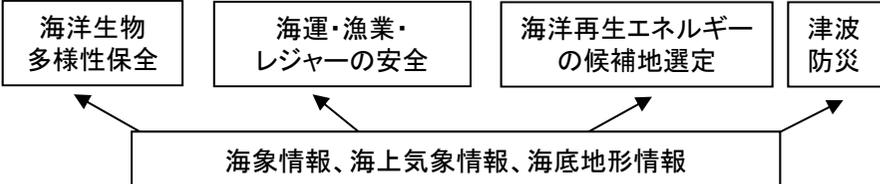
※AUV：自律型潜水調査機器 (Autonomous Underwater Vehicle)

遠隔離島等において海象観測を実施（海保、水国局、気象庁）



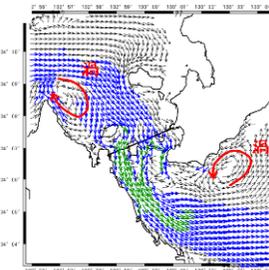
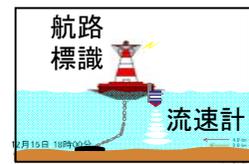
② 沿岸域の総合的管理・利用のための海洋調査

多様な生物が生息し社会活動も活発な沿岸域の総合的管理・利用を推進するため、海洋調査（気象・海象・海底地形情報）を充実する

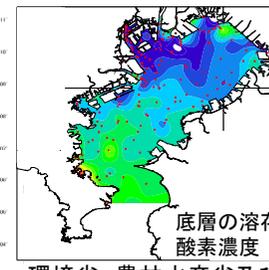


航路標識の活用等による東京湾等沿岸域におけるリアルタイムの海象・海上洋環境モニタリングの充実
気象情報の収集・提供
(海保、港湾局、水・国局、関東地方整備局)

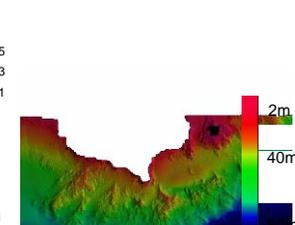
沿岸域の海底地形データを収集し、陸域に至るシームレスな地形情報を整備
(海保、国土地理院)



潮流シミュレーションによるきめ細かな情報提供

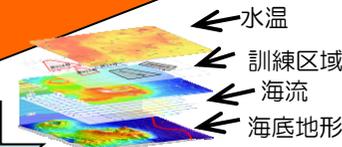


環境省、農林水産省及び地方自治体等と連携した環境モニタリング



沿岸域の詳細な海底地形データ

海域利用者への提供
(海洋台帳に掲載)



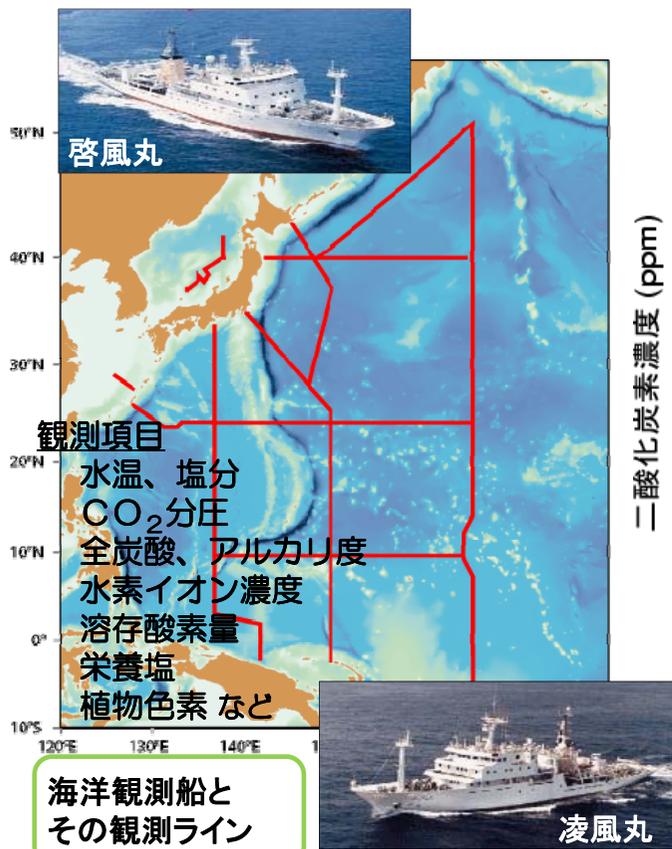
・防災対策への利用
・沿岸域の安心・安全な海洋利用ビジネスの展開
etc...

目的 海洋環境の保全のため地球温暖化に関連する海洋の二酸化炭素(CO₂)吸収等のメカニズム解明

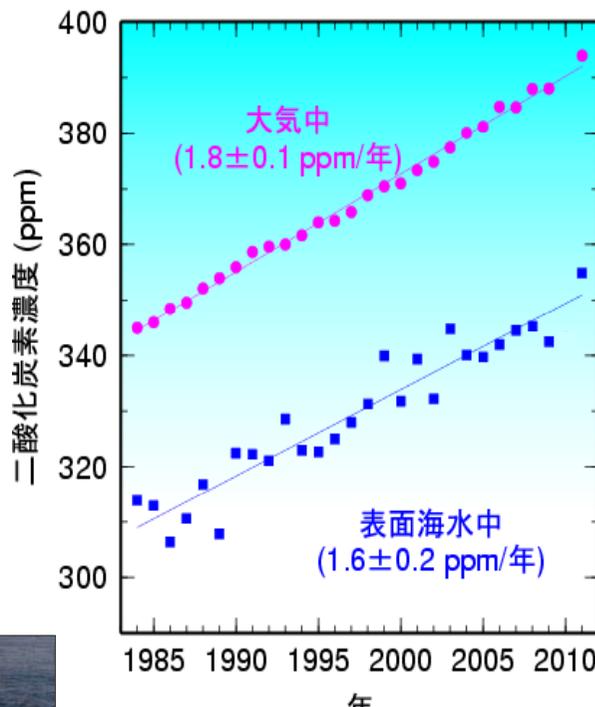
効果 北西太平洋域でのCO₂濃度の長期モニタリング等の成果を公表

- 今後**
- ・国際的な観測網に参加し、北西太平洋域で海底までの海水を採取・分析する高精度海洋観測を継続
 - ・国際的な観測網の成果を用いて、全地球のCO₂交換量や蓄積量の解析を実施
 - ・海洋へのCO₂の蓄積に伴い、今後、その影響が懸念される海洋酸性化の監視を開始

高精度海洋観測

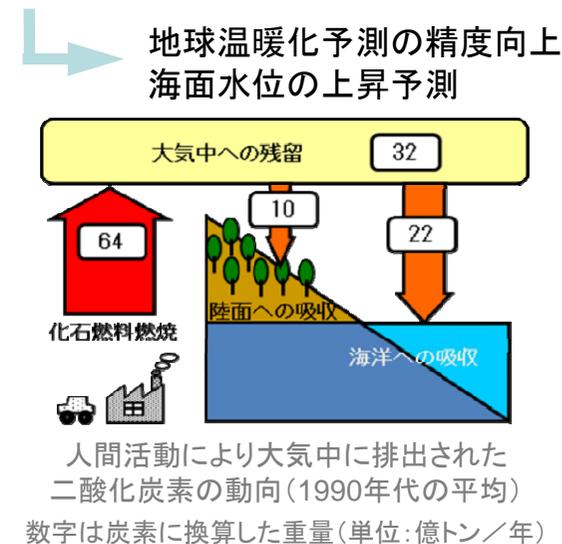


長期モニタリング (例)海面付近の大気と表面海水のCO₂濃度



CO₂濃度の経年変化 (冬季の東経137度線)

炭素循環の解明



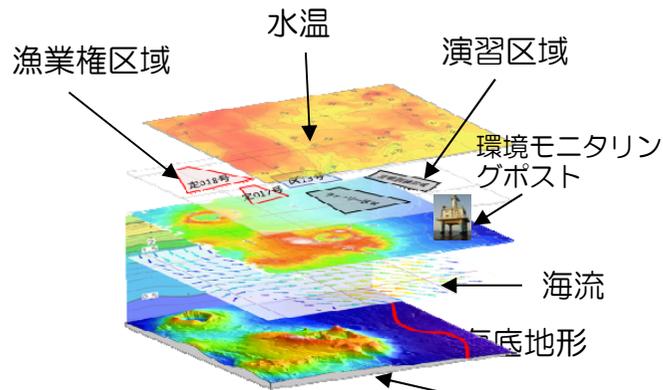
海洋酸性化の監視

- ・海洋酸性化は、サンゴなど海洋生物や生態系に影響
- ↓
- 水産業、観光業などの経済活動に影響



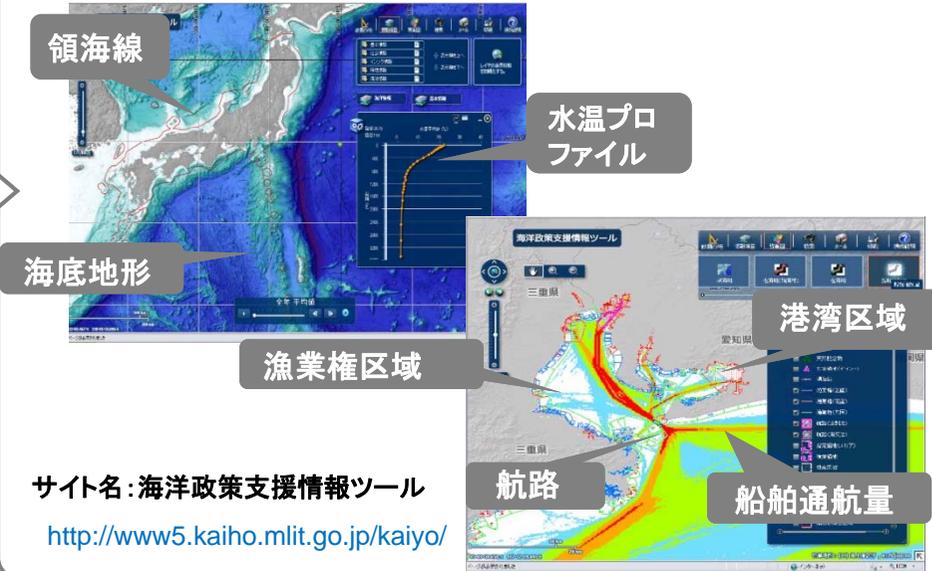
海洋基本計画に基づく海洋情報の一元的管理・提供に向けた取組みとして、自然情報(海底地形・海流・水温等)・社会情報(演習区域・漁業権区域等)についてビジュアル化し、取捨選択し重畳表示することでユーザーが利用しやすい形で提供する海洋政策支援情報ツール(海洋台帳のプロトタイプ)を、平成24年5月からインターネット上で公開。

海上保安庁が保有する様々な情報



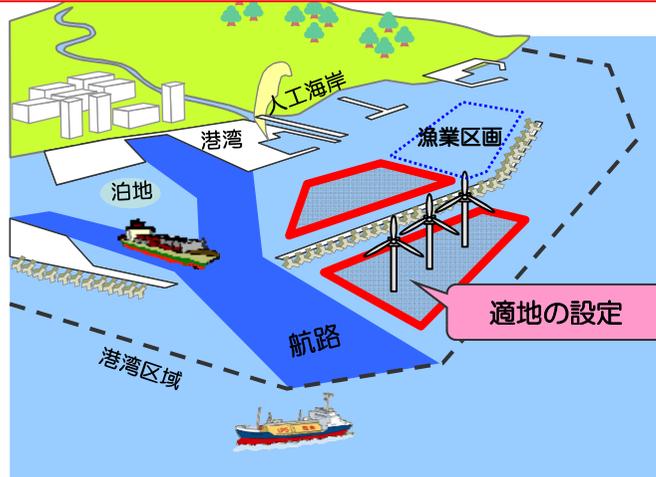
情報の選択
重ね合わせ

海洋政策支援情報ツールの表示例



海洋台帳の活用例

洋上風力発電事業等の適地選定等に利用



海洋台帳の
活用

今後の取組み

現段階では海上保安庁が保有する情報をまとめたものであるが、内閣官房総合海洋政策本部事務局の調整のもと、関係省庁等の協力を得て、より充実した「海洋台帳」となるよう、ユーザーの要望に応じて、情報の追加や機能の充実を図っていく予定。

排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（低潮線保全法）（平成22年5月26日成立、6月2日公布）

天然資源の探査及び開発、海洋環境の保全その他の活動の場として重要である排他的経済水域等の保全を図るため、排他的経済水域及び大陸棚に係る海域の限界を画する基礎となる低潮線等の保全を実施する。

■低潮線保全区域の指定（内閣官房総合海洋政策本部と共同）

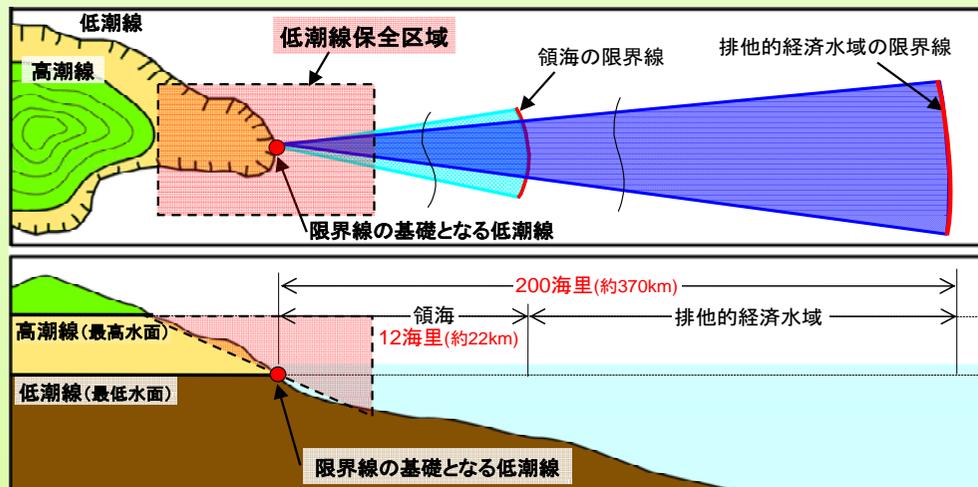
排他的経済水域等の限界を画する基礎となる低潮線等の周辺の水域で保全を図る必要があるものを区域指定。

■行為規制

低潮線保全区域内において海底の掘削等低潮線の保全に支障を及ぼすおそれがある行為をしようとする者は国土交通大臣の許可を受けなければならない。

■状況調査、巡視、普及啓発等

衛星画像や地方整備局等の保有する防災ヘリコプター等を活用し、低潮線及びその周辺の人為的な損壊や自然侵食等の状況調査、巡視を行うとともに、低潮線保全区域を周知するために看板を設置する。



低潮線保全区域（都道府県別）			
地方整備局等	都道府県	区域数	合計
北海道開発局	北海道	48	48
東北地方整備局	青森	1	9
	岩手	4	
	宮城	3	
関東地方整備局	千葉	4	50
	東京	46	
北陸地方整備局	石川	2	2
近畿地方整備局	和歌山	2	2
中国地方整備局	島根	1	2
	山口	1	
四国地方整備局	高知	3	3
	福岡	1	
九州地方整備局	長崎	26	31
	鹿児島	4	
	沖縄	1	
沖縄総合事務局	沖縄	38	38
合計	16	185	185



低潮線保全区域（全185区域）の内訳

・「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」が平成23年6月に施行。

本法において、遠隔に位置する離島に船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる港湾の施設(特定離島港湾施設)を国が設置・管理する旨規定。

・海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、特定離島港湾施設の整備・管理を推進。

(南鳥島:平成22~27年度 沖ノ鳥島:平成23~28年度)

・AIS衛星の当該港湾等の整備・管理への活用(※)について、関東地方整備局、国土政策総合研究所及び(独)宇宙航空研究開発機構(JAXA)の3者で共同研究を実施(平成23~25年度)。

※工事関連船舶の運航状況把握、周辺海域における航行船舶の広域動静把握等



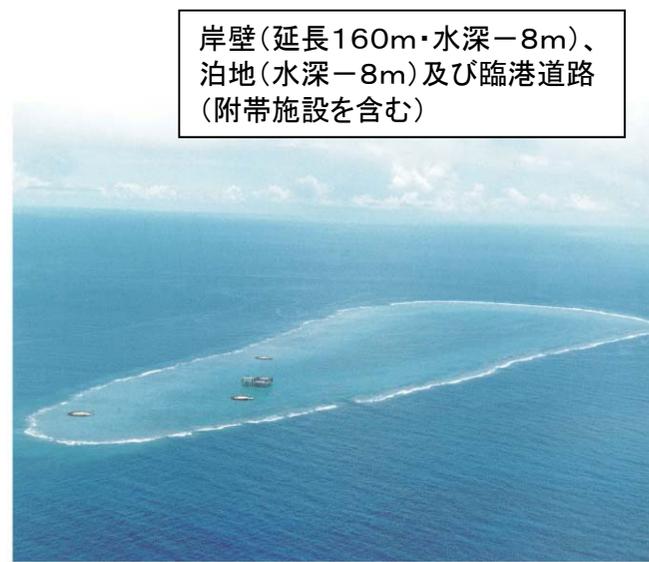
<南鳥島及び沖ノ鳥島の位置>



岸壁(延長160m・水深-8m)及び泊地(水深-8m)(附带施設を含む)

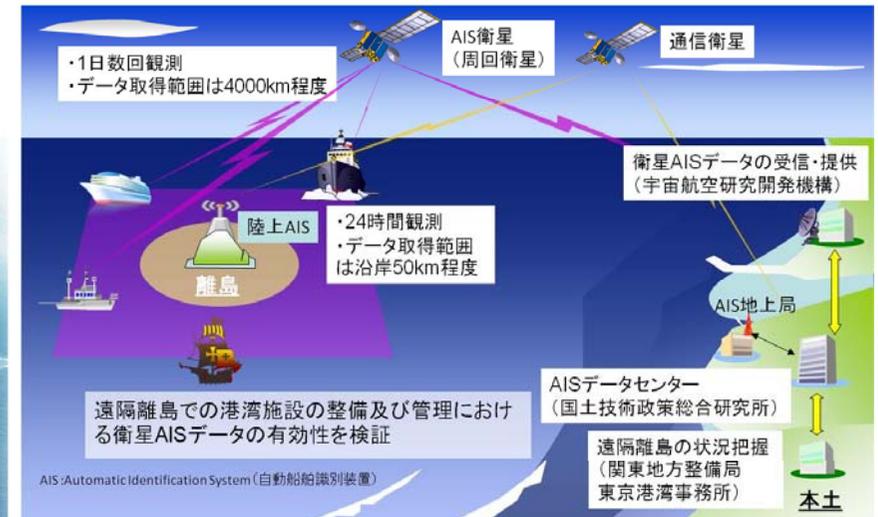
特定離島港湾施設整備予定地

<南鳥島>



岸壁(延長160m・水深-8m)、泊地(水深-8m)及び臨港道路(附带施設を含む)

<沖ノ鳥島>



<AIS衛星の港湾整備・管理等への活用イメージ>

【沖ノ鳥島の概要】

- 我が国の国土面積(約38万km²)を上回る約40万km²の排他的経済水域^{※1}を持つ国土保全上極めて重要な島
- 我が国最南端の領土及び海洋権益を守るため、海面上に残る2つの島(東小島、北小島)及びその周りの環礁を保全することが必要
- 昭和62年には、海岸法に基づき海岸保全区域を指定し、建設大臣直轄による護岸設置等の保全工事を実施
- 平成11年には、海岸法を改正し、国土交通大臣による海岸管理を開始
- 平成22年には低潮線保全法^{※2}が制定され、平成23年には同法に基づき低潮線保全区域を指定

※1 排他的経済水域：国連海洋法条約により、沿岸から200海里(約370km)の水域(領海を除く)で、沿岸国に生物・非生物資源の探査・開発に関する主権的権利が認められるもの。

※2 低潮線保全法：排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律



位置図



東小島(昭和62年)



北小島護岸完成時(平成元年)



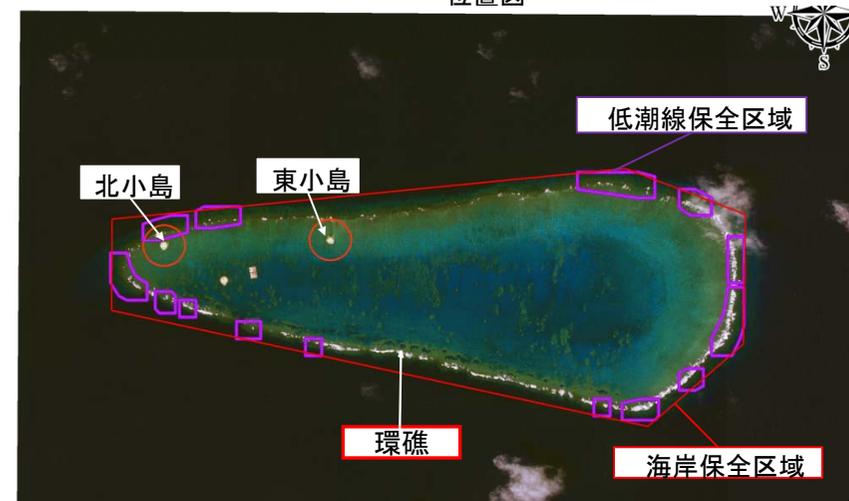
護岸コンクリート部の劣化



北小島(昭和62年)



クラックの補修状況(注入工)



沖ノ鳥島全景

目標

- ・我が国周辺国の海洋権益をめぐる動きの活発化を踏まえ、我が国領海及び排他的経済水域の監視警戒を厳格に実施する。
- ・安全で安心な海洋活動を推進するため、海上の安全及び治安を確保する。

背景

我が国周辺国の海洋権益をめぐる動き

- ・中国トロール漁船ミンシンリョウ5179公務執行妨害等事件
- ・中国公船の尖閣諸島周辺海域への接近事案
- ・海上保安庁測量船への中国公船接近事案
- ・外国人活動家等による尖閣諸島領有権主張活動



立入検査を受ける中国トロール漁船



測量船に接近した中国公船



台湾活動家の乗船した抗議船

大陸棚延長にともなう管轄海域の拡大

- ・広大な排他的経済水域等にエネルギー資源等が賦存
- ・国土面積の約8割の大陸棚延長が認められた



国連大陸棚限界委員会の勧告
(平成24年4月)

 認められた範囲
 審査が先送りされた範囲

海上保安庁の執行体制の強化

海洋フロンティア開発を推進するためには、我が国管轄海域における海洋権益の保全、海上の安全及び治安の確保が重要であることから、これらに資する取組として、巡視船艇・航空機の整備等の海上保安庁の執行体制の強化を推進する。



しきしま級巡視船と搭載ヘリコプター



1,000トン型巡視船



ヘリコプター



ヘリコプター搭載型巡視船 寿命・機能向上 **10**

我が国を取り巻く国際情勢等を踏まえ、東日本大震災で被災した航空機等の復旧と、現在進めている老朽・旧式化したPL型巡視船及びヘリコプターの代替・高性能化を早期に完了し、**今後20年を見据え、以下の体制の整備を推進。**

大型巡視船

- 長期行動能力や被害制御能力を有する「しきしま級巡視船」について、現有の巡視船「しきしま」、建造中1隻に加え、さらに1隻を整備 ⇒ **3隻体制**
- ヘリコプター2機搭載型巡視船について、現有の巡視船「みずほ」「やしま」に加え、さらに1隻を整備 ⇒ **3隻体制**
- ヘリコプター1機搭載型巡視船（現有10隻）は、老朽改修・機能向上を行い、業務遂行能力を強化
- PL型巡視船（現有38隻）は、老朽・旧式化したものの代替・高性能化を行い、領海・排他的経済水域等の警備や大規模災害対応能力の強化

しきしま級巡視船と
搭載ヘリコプター



ジェット機

- 羽田基地（現在は「ガルフV」2機）、那覇基地（現在は「ファルコン900」2機）に、新型ジェット機を1機ずつ増強 ⇒ **6機体制**

情報通信

- デジタル秘匿通信の早期整備
- 高速・大容量回線網等による高度な情報通信システムの構築

基地機能・資機材・人的体制

- 海上保安部署の基地機能強化
- 業務執行能力の向上に必要な資機材等の充実
- 大型巡視船運用司令科、巡視艇複数クルー等の人的体制の強化
- 教育研修の充実

法律改正事項（本通常国会に法案を提出中）

1 海上保安庁法の一部改正

○ 遠方離島における犯罪対処

警察官が速やかに犯罪に対処することが困難な一定の遠方離島において、**海上保安官等が当該離島における犯罪に対処することを可能とする**とともに、そのための職務執行権限を付与。

○ 質問権の対象範囲の拡大

現在、乗組員及び旅客に対して認められている任意の質問権について、船舶所有者等のほか、安全・治安の確保上重要な事項を知っていると認められる者にも対象範囲を拡大。

○ 任務・所掌事務規定の整理

海上保安庁が行う領海等における警備業務について、任務及び所掌事務規定に「海上における船舶の航行の秩序の維持」等を明記。

2 領海等における外国船舶の航行に関する法律の一部改正

○ 立入検査を省略した退去命令

領海等において停留等を伴う航行を行うやむを得ない理由がないことが明らかであると認められる外国船舶に対して、立入検査を行わずに勧告を行うとともに、**勧告に従わず航行の秩序を維持するために必要な場合は領海等からの退去を命令**。

内部規則改正事項

○ 海上保安官による強制的措置

海上保安官による船舶の停止、移動等の強制的措置に関する運用を見直し、より機動的かつ適切な事案への対処を図る。

○ 放水銃・長距離音響発生装置の運用

規制措置や警告を実施する資機材として新たに導入された放水銃や、警告を実施する資機材として新たに導入された長距離音響発生装置について、その適切かつ効果的な使用方法を定め、現場での活用を図る。

○ 海上保安庁法に基づく停船措置

新たに開発、導入された手段を含めた様々な手段について、事案に応じた効果的かつ適切な運用を図る。

背景

- ・再生可能エネルギーの固定価格買取制度成立による、風力発電事業ニーズの高まり
- ・陸域での事業適地選定の厳格化により新たな適地として風況の良い洋上が注目されている
- ・その中でも、施工条件の優位性や、公物管理者としての港湾管理者の存在等により、洋上における本格的な事業適地として特に港湾区域が注目されている

現状と課題

既に、瀬棚港や鹿島港において洋上風力発電施設が設置されているが、更なる導入と港湾の本来機能との共生を図るためには、他の利用との調整を円滑に図るシステムの構築や港湾における利活用方策の検討が必要

解決方針

- ・港湾の適正な管理運営と風力発電事業の共生を目的とした、港湾管理者、事業者、地方自治体、漁業者、海運事業者等の関係者間の調整を円滑にする仕組みの構築
- ・港湾の非常用電源としての風力発電の活用について実証

具体的な取り組み

- ・環境省と連携し、円滑な許認可手続き等の利用調整を行うための関係機関による協議会の設置や港湾の秩序ある整備及び適正な運営と整合した風力発電の立地可能な水域等を設定するなどの調整スキームについて、検討中
- ・あわせて、非常時における風力発電施設と蓄電池を活用した電力供給システムについての実証事業を平成24年度より実施予定



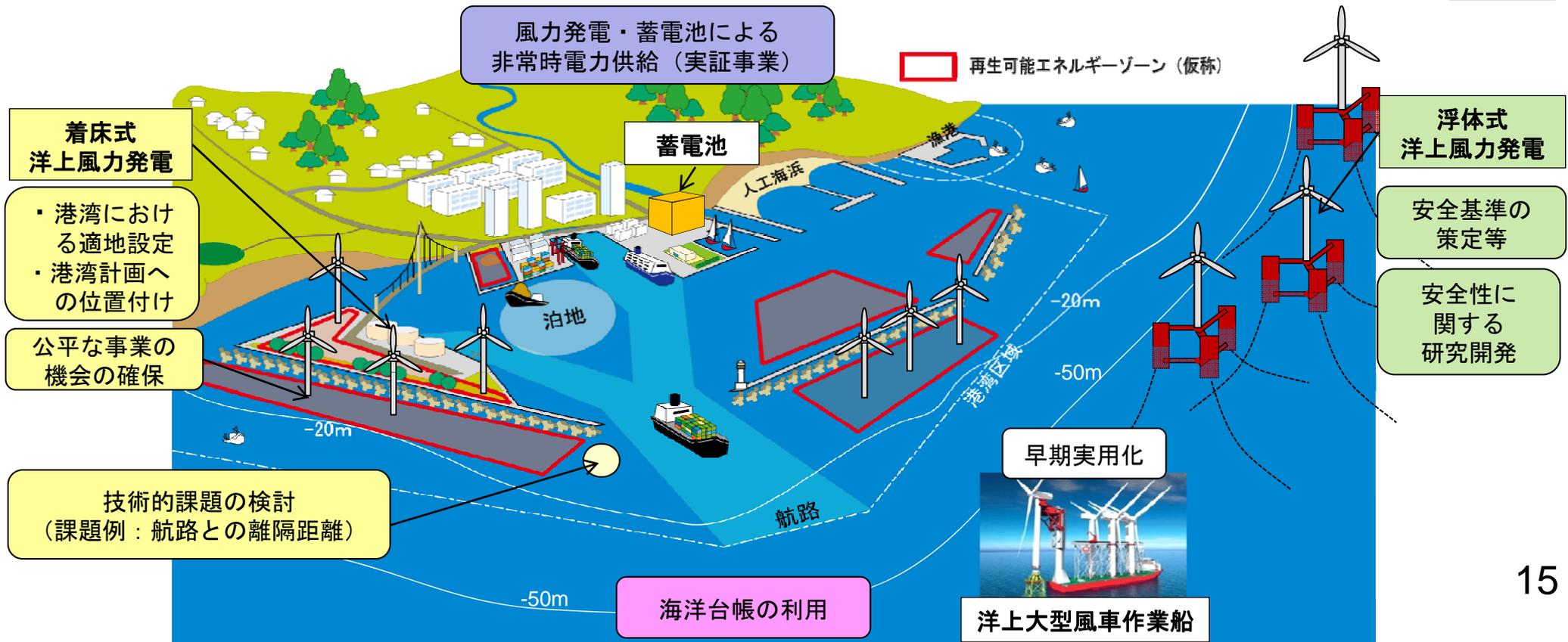
2. フロンティアへの挑戦

- 海洋再生可能エネルギーの開発
- 海事産業における世界をリードする最先端の技術開発
- 海洋資源開発等に向けた海事産業等の戦略的展開
- 北極海航路の利用に向けた準備
- 海洋フロンティアにおけるニュービジネスの可能性の追求

【具体的な取組】

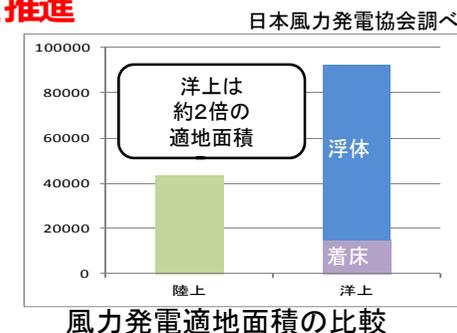
- 浮体式洋上風力発電施設の安全基準の策定・国際標準化
- 浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発
- 港湾における風力発電事業の適地設定、港湾計画への位置付け
- 港湾機能と共生させる技術的課題の検討、公平な事業の機会の確保
- 風力発電・蓄電池を活用した港湾への非常時電力供給の実証事業
- 海洋台帳を整備し適地設定等に資する情報を提供
- 洋上大型風車作業船の早期実用化

内閣官房・経済産業省
環境省等と連携



背景

- 風力発電は、新成長戦略、エネルギー基本計画等に位置付けられており、**日本政府全体として推進**
- 狭隘な国土、浅海域の少ない我が国では、
 → **風力発電は、広大な空間と安定した風環境を有する洋上沖合への展開が必然**
 (風車は、陸上 ⇒ 洋上(着床式) ⇒ 洋上(浮体式)へ)
- 東日本大震災からの復興の基本方針でも、太陽光発電、**風力発電等再生可能エネルギーの導入を促進**



浮体式洋上風車の例



■浮体・係留設備の安全性に係る技術的検討

台風、地震等我が国固有の状況を踏まえて浮体式風車特有の技術的課題について検討

- ① 単体での安全確保
(転覆、沈没しない構造等)
- ② 大規模展開時の安全確保
(係留ラインの交錯防止等)
- ③ 非常時の安全確保
(船舶の衝突、係留索の破断、漂流等)



※平成24年4月23日浮体式洋上風力発電施設技術基準を制定

「安全ガイドライン」を作成

我が国主導の国際標準化※

※2011年9月よりIEC(国際電気標準会議)における国際標準化が開始。

関係省庁 (工ネ庁、環境省) と共に実用化を支援

浮体式洋上風力発電普及拡大 + 関連産業の国際競争力強化

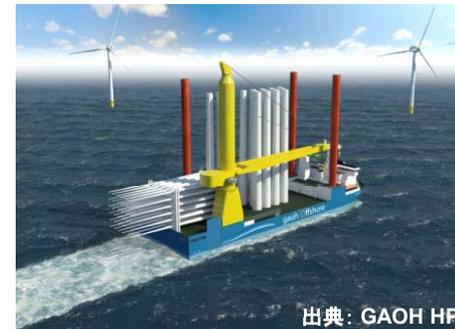
- 背景
- ◆風車は年々大型化 (今後の洋上風車のサイズは5MW以上の計画がほとんど)
 - ◆風車の設置・メンテナンスの効率化が課題 (その費用はライフサイクルコストの約4割)
 - ◆大型風車の大規模展開に対応し、安全・効率的に設置・メンテナンス可能な作業船が必要

■安全かつ効率的な洋上大型風車作業船の実現のための技術的課題

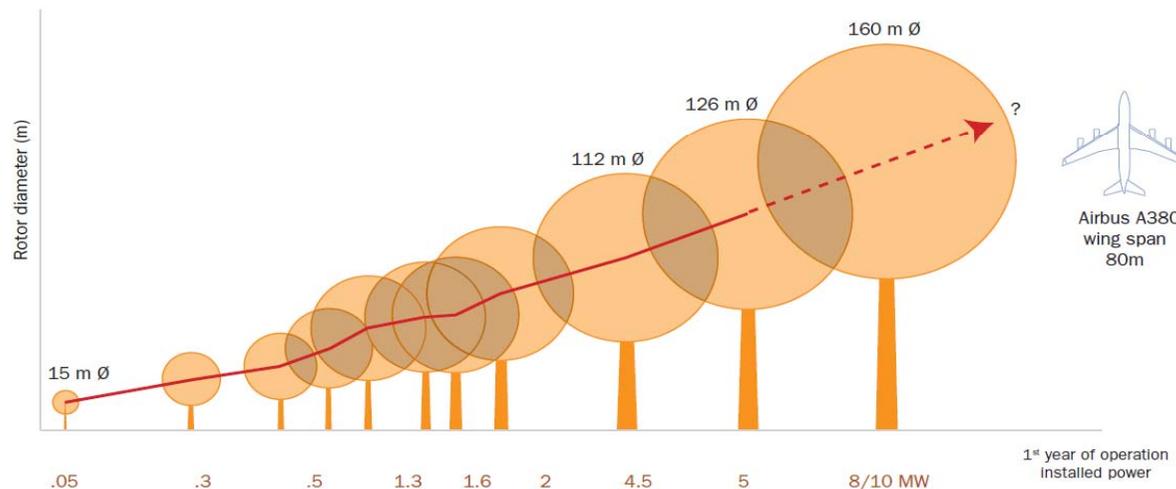
外洋上の厳しい気象・海象条件を踏まえた洋上大型風車作業船特有の技術的課題について検討が必要

- ① 位置保持性能の確保
(位置把握情報精度の確保、船体昇降用ジャッキの検討等)
- ② 設置・メンテナンス方法
(設置・メンテ時の風車や作業船の荷重、動揺等)
- ③ 風車へのアクセス方法
(乗り移り方法・装置等の検討等)

洋上大型風車作業船のイメージ(例)



(参考)風車の定格出力及び回転翼直径の変遷、航空機・建築物との大きさ比較



葛西臨海公園の観覧車 (直径112m)



東京都庁 (高さ約240m)

- 世界有数の海運・造船国である我が国の産学官においては、省エネ・低炭素等に関する優れた技術が蓄積。
- これらの技術を最大限に活用し、環境分野等における新たな価値の創造に向けた取組を進める必要がある。

<課題>

- 船舶からのCO2の排出規制は年々強化される方向。海運分野における地球温暖化対策が急務。
- 技術力を背景とした我が国海事産業の国際競争力の向上が必要。

- 天然ガス燃料船に関する船舶(ハード)・燃料供給(ソフト)に係る安全基準の検討、国際基準・標準化等を戦略的に推進し、早期実用化・導入に向けた環境を整備。
- 環境性能に優れた船舶の普及・促進を図るため、新技術の実用化に伴う障壁やリスクを取り除くための施策を検討。
- 海事産業における継続的なイノベーションの創出を図るため、技術開発の促進と人材の確保・育成を一体的に推進。教育→人材育成→イノベーションのスパイラルを描く産学官の構造を構築。

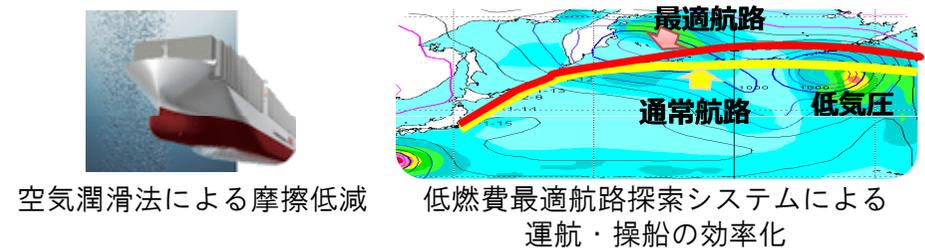
天然ガス燃料船の実用化



天然ガスの優れた環境性能と供給増による価格低下

国際海運における天然ガス燃料船の早期実用化による
国際的なイニシアティブの確保

革新的省エネ技術の普及



海運分野における地球温暖化対策の確立が急務

ハード(船舶)及びソフト(運航・操船)の両面における
新技術の積極的導入によるCO2排出の大幅削減

○海洋開発分野における高度な技術力を最大限に活用し、広大な管轄海域に眠る海洋資源開発への挑戦に向け、海事産業等の戦略的展開を支援する仕組みを検討する必要がある。

<課題>

- オープンなグローバル市場の中で厳しい競争を行っている我が国海事産業の国際競争力強化のため、成長著しい新興国などの新市場や、海洋開発分野等の新分野への事業展開に官民挙げて全力で取り組む必要がある。
- 特に海洋開発分野では、我が国は、一部の技術については高い技術力を保持しているものの、具体的な海洋開発事業への参画実績は低調。
- 新たな海洋エネルギー・鉱物資源の開発にあたっては、資源の採掘、精製、輸送、貯蔵、出荷等の活動の拠点が必要。

- 受注能力の充実を図るため、新興国市場や海洋資源開発分野への展開等に官民一体で取り組む。
- 船舶に関する技術的知見に基づき、海洋資源開発に係る要素技術や安全性等評価技術についての研究開発を実施。
- 新たな海洋エネルギー・鉱物資源の商業化に向けた動向を踏まえつつ、これらの開発活動に必要な港湾機能や施設配置について検討。

海洋開発プロジェクトの獲得



PSV※

※石油掘削リグ等への資材輸送等を行う船舶

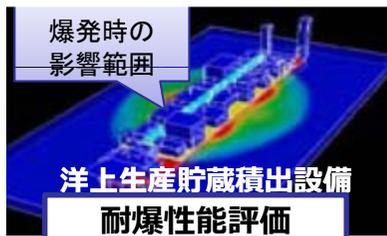
- ・大型浮体構造物、輸送船等を組み合わせた、パッケージでの大型プロジェクト参入を狙う。
- ・海外実プロジェクトへの資本参加を通じたオペレーションノウハウの取得。

浮体式液化天然ガス生産施設の安全性評価技術の開発



積出用タンカー
洋上生産貯蔵積出設備

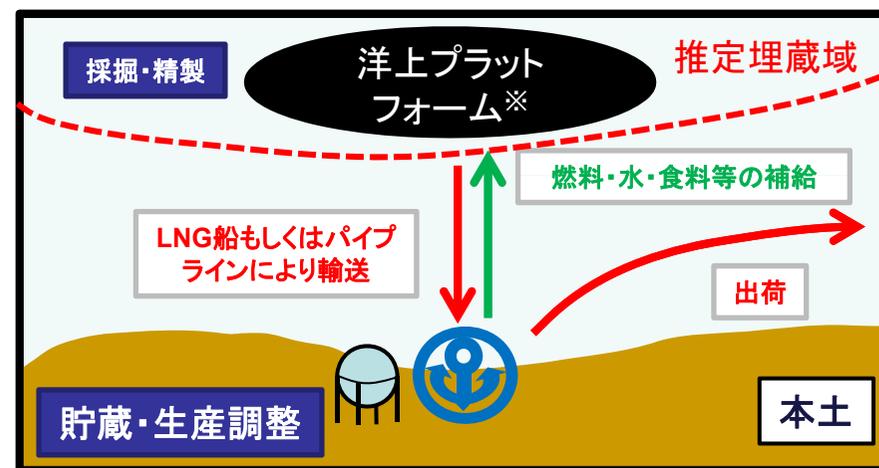
積出に係る安全評価



爆発時の影響範囲

洋上生産貯蔵積出設備
耐爆性能評価

(例)メタンハイドレートの開発イメージ



※現在経済産業省が実施中のメタンハイドレート海洋産出試験(事前掘削)は、船舶を活用したものである

背景

- 石油・天然ガスの採掘をはじめとした世界の海洋開発(船の建造、掘削、輸送など)は急成長中。
- 韓国、中国、シンガポールは世界の海洋開発に積極的に参画し、急成長中。
- 一方で、我が国のEEZ開発は相対的に遅延。

<海洋開発促進の課題>

- 海洋開発の主体である資源メジャーは実績を重視し、エンジニアリングへの参入障壁が高い。
- 大水深化・大型化等により、プロジェクト投資金額が膨大な規模となっており、民間のみでは投資リスクがとれない。
- このままでは、将来のEEZ開発を我が国の技術で行うことが困難となる。

FPSO:
浮体式石油生産貯蔵積出設備



出典: MODEC

事業規模: 700~1,500億円程度

FLNG:
浮体式LNG生産貯蔵積出設備



出典: MODEC HP

事業規模: 3,000~6,000億円程度

海洋開発プロジェクトの核となる「エンジニアリング力」の結集・強化が必要

ビジョン、
アクションプラン

生産基盤の強化
リスク分散・回避

我が国の技術を活かせる新成長分野に参入
(日本の資源開発会社や商社と協働し、実績を獲得)



世界の海洋開発
プロジェクトに
広く参画
(技術、ノウハウを
蓄積)

フロンティア技術の開発

- 国産技術による海洋開発を可能とし、**資源・エネルギーの安定供給を確保**
- 新たな**海洋関連市場を創出し、雇用拡大**

エンジニアリング力: プロジェクトの設計、調達、建造、設置までを取り仕切る能力

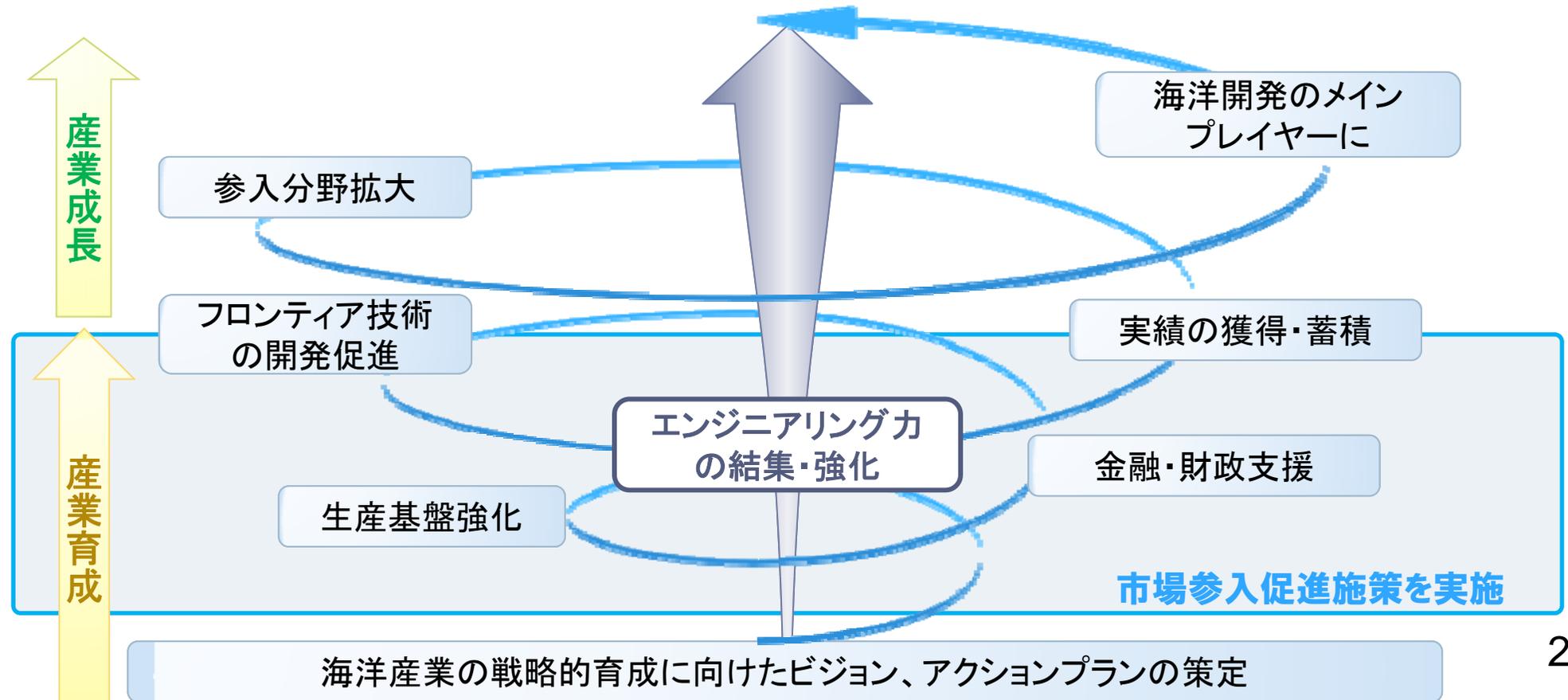
最終目標

我が国EEZ内の海洋資源開発・利用を担う海洋産業を育成し、エネルギー資源の安定供給、雇用の創出に繋げる。

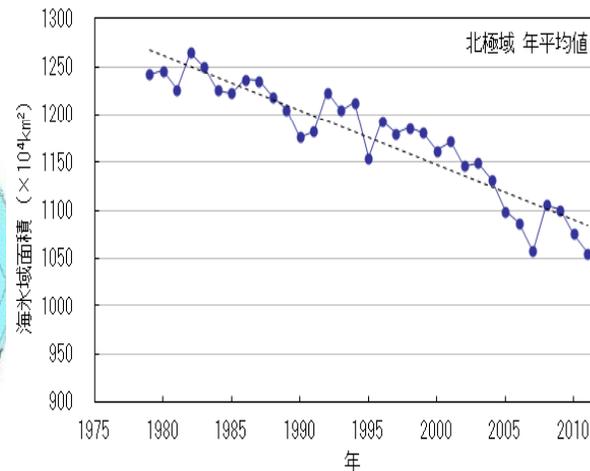
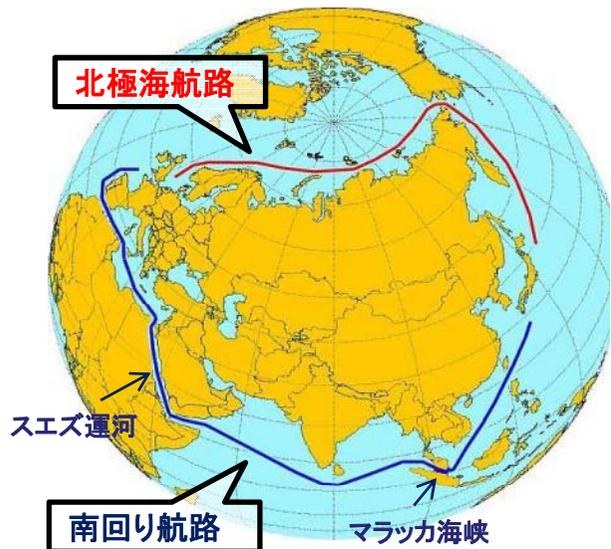
講じる施策

海洋立国

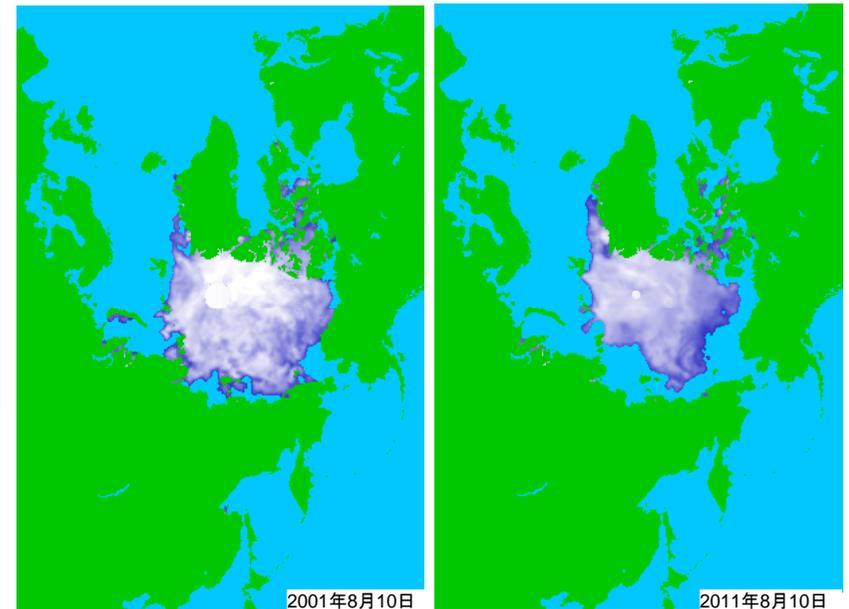
資源・エネルギーの安定供給、海洋関連市場の創出・雇用拡大



- 北極海航路は、欧州と極東を結ぶ代表的な経路『南回り航路』（マラッカ海峡、スエズ運河経由）の6割程度の航行距離であり、商業航路としての経済的効果が大いいと想定される。
- 地球温暖化の影響により北極海の海水が減少し、北極海の国際貿易航路としての可能性が高まっている。
- 経済面、安全面及び環境面での効果に留意しつつ、民間事業者等の意向を踏まえながら、北極海航路の利用に向けた検討を行う必要がある。



図：北極域の海水域面積の年平均値の経年変化(1979年～2011年)



図：北極域の海水分布図(2001年8月と2011年8月の比較)

北極海の海水面積は10年前に比べ、減少傾向にある

■横浜港からハンブルグ港(ドイツ)への航海距離の比較

北極海航路 : 約13,000km
 南回り航路 : 約21,000km

約6割に距離短縮

<検討課題>

- ①北極海航路の自然的・社会的状況の把握
- ②当該航路の利用に向けた技術的・制度的課題の検討
- ③当該航路の実現に向けた経済的課題の検討
- ④当該航路の実現に伴う影響への対応の検討

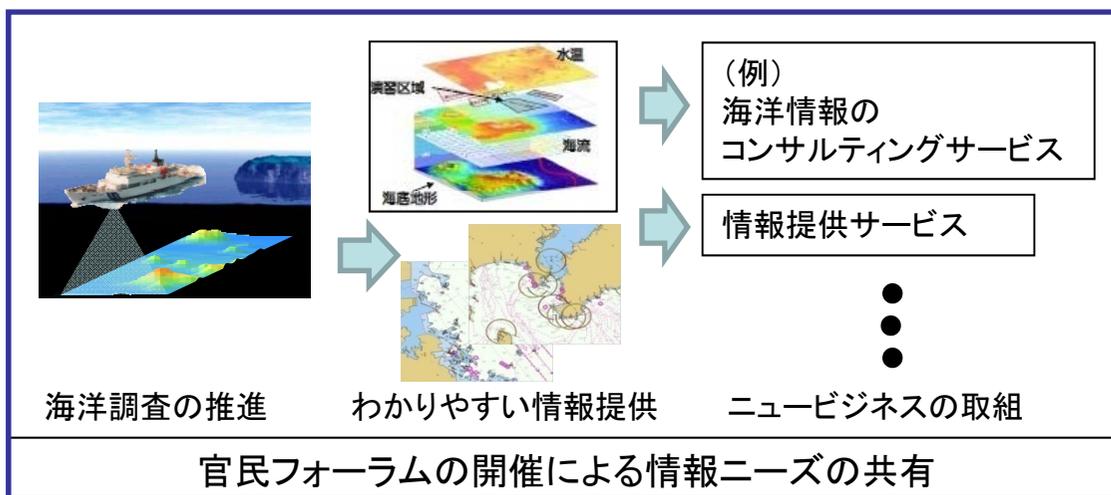
○我が国が元気を取り戻し、更なる成長を遂げるためには、海洋フロンティアから新たな価値や手を着けてこなかった価値を実現するとともに、これらを新たな産業やビジネスへと発展させる必要がある。

<課題>

- 最終需要者のニーズの把握
- 事業主体、資金調達、サービス提供主体等のビジネスモデル
- ビジネス拡大のための関係者間の連携 等

- 海洋情報については、産学官が一堂に会するフォーラムを設置し、海洋に関する情報へのニーズ、提供方法等への意見を求め、ニュービジネスの可能性等も含め海洋情報の活用方策を検討する。
- 海洋におけるニューツーリズム、港湾でのPPPの活用や港湾区域の空間等の高度利用、海洋プロジェクトへの参画、海洋調査産業の海外展開などの可能性を検討する。

(例)



様々な可能性を追求

3. 経済発展・生活安定の基盤の強化

- 離島の振興
- 海上輸送の確保
- 海洋由来の自然災害への対応
- 海洋環境の保全
- 海洋観光の振興

離島地域等が担う国家的・国民的役割の重要性にかんがみ、離島振興法、奄美群島振興開発特別措置法、小笠原諸島振興開発特別措置法に基づく事業や地域の創意工夫ある取組を支援し、地理的及び自然特性を生かした地域の自立的発展を推進する。

【離島の有する役割】

離島地域は我が国にとって重要な「国家的役割」及び「国民的役割」を担っている。

○国家的役割

- ・領域や排他的経済水域等の保全
- ・海洋資源の利用
- ・自然環境の保全等

○国民的役割

- ・海岸等の自然とのふれあいを通じた癒しの空間の提供等

○離島振興対策実施地域の概要（H23.4時点）

地域数	75
指定有人離島数	254
関係市町村数	110
面積(対全国比)	5,206km ² (1.38%)
人口(対全国比)	387千人(0.30%)

（出典）H22年国勢調査（総務省）、離島統計年報2010

産業基盤及び生活環境等の改善

産業基盤や生活環境整備が他の地域と比較して低位にある状況を改善するため、道路・港湾等の交通基盤、農林水産業等の産業基盤、下水道等の生活環境、治山・治水、海岸事業等の国土保全・防災対策の重点的な整備を推進する。

地域の創意工夫を生かした取組等の推進

地域の特性に応じた産業振興や観光振興を図るため、地域の再生・活性化に向けた環境づくりなど、地域の主体的・創意工夫ある取組を支援する。

離島

○離島流通効率化事業

離島の定住を促進するため、生活物資等の移入や生産品の移出について、流通の効率化に資する施設等の整備への支援を行い、離島の振興を図る。

○離島体験滞在交流促進事業

離島における体験事業等の実施による交流の促進に必要な施設等の整備、体験事業等の活用プログラムの作成や交流のための各種事業を支援し、離島での滞在や体験を通じた交流人口拡大による離島地域の活性化を図る。



○地域資源・新しい公共を活用した観光・地域活性化推進調査

離島地域の活性化を推進するため、NPO等の「新しい公共」との連携による取組、離島への定住促進、特産品の販路拡大等を支援する。

奄美群島・小笠原諸島

○奄美ミュージアム交流ネットワーク形成推進事業

奄美群島をまるごと博物館に見立てた「奄美ミュージアム構想」の効果的な事業展開を図る体制の整備、特産品販売の窓口となる組織の強化、販路拡大に向けた取組を支援し、自立的発展に向けた振興を促進。



高付加価値果樹



特産品黒糖焼酎

○小笠原諸島の世界自然遺産登録後の取組

自然の保護と利用の両立を図るためのルールを指導するためのガイドを養成。

○地域伝統文化情報発信施設整備事業

「闘牛」、「八月踊り」など特徴的な伝統文化の保存・継承を行うとともに、広く情報発信する交流施設整備を実施。

裸地化した土地の土壌流出防止のための植生回復を実施。

『地域公共交通確保維持改善事業』(H23～:新設)

～生活交通サバイバル戦略～ 24年度 332億円（前年度305億円）

存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組を支援。

地域公共交通確保維持事業

離島航路:24年度68億円（前年度60億円）

◎ 補助対象: 唯一かつ赤字の航路

【離島航路運営費補助】

島民生活に必要不可欠な離島航路の運航費を支援

・全体の補助充足率:約50%(←従前は40%程度)

(離島住民運賃割引補助)

・島民運賃など移動環境改善への取組支援

(協議会の決定による島民運賃割引の費用について支援)

【離島航路構造改革補助】

航路の構造改善に資する公設民営化、代替建造を支援(船価の3割補助等)

陸上交通

離島航空路

地域公共交通バリア解消促進等事業

地域公共交通調査事業

海洋基本計画（平成20年3月） 第2部4（1）抜粋

海上輸送に多くを依存している我が国にとって、非常時における海上輸送の確保等の面から問題があり、外航海運業の国際競争条件の均衡化を図るとともに、日本籍船及び日本人船員の確保を図る必要があることから、日本籍船及び日本人船員の計画的増加に取り組む我が国の外航海運事業者に対する日本籍船の運航トン数に応じた利益の金額に基づく所得計算を選択することができる課税の特例（トン数標準税制）の創設に取り組み、日本籍船の数を平成20年度からの5年間で2倍に、日本人外航船員の数を同じく10年間で1.5倍にそれぞれ増加させるための取組を促す。

トン数標準税制の概要

外航船舶運航事業者が、日本船舶・日本人船員の確保に係る「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶に係る利益について、通常法人税に代えて、みなし利益課税の選択できる制度（平成20年度創設）

外航日本船舶・日本人船員確保計画の認定状況

- ・認定事業者：10社（外航日本船舶全体に占めるシェア：80%[平成23年6月末現在]）
- ・計画期間：平成21年度～25年度

	計画開始時	第1期実績 (平成21年4月～平成22年3月)		第2期実績 (平成22年4月～平成23年3月)	
		増加隻数 増加人数	増加隻数 増加人数	増加隻数 増加人数	増加隻数 増加人数
外航日本船舶 (単位:隻)	76.4	95.4	+19.0	118.9	+23.5
外航日本人船員 (単位:人)	1,072	1,084	+12.0	1,113	+29.0

今後の取組み

- 平成24年度税制改正大綱において、更なる経済安全保障の観点から、海上運送法の改正、日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度税制改正において、トン数標準税制の適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充することとされた。
- 上記前提となる海上運送法の改正法案を今通常国会に提出。

◇ 海上運送法の一部改正(平成20年)

- 日本船舶の確保・船員の育成及び確保に関する基本方針(国土交通大臣)
 - ・5年後、10年後にこれらの船員不足が生ずることのないよう内航船員の育成及び確保を図ることを目標とする。
- 日本船舶・船員確保計画の作成(内航海運事業者)
- 日本船舶・船員確保計画の認定(国土交通大臣)
 - [主な認定要件]
 - ・船員としての経験がない者、船員教育機関した者以外の者等について、採用及び訓練を行う計画であること。
 - ・訓練については、採用する者に応じて、資格取得のための訓練その他の必要な訓練を計画的に実施するものであること。

◇ 船員計画雇用促進等事業

海上運送法に基づき、日本船舶・船員確保計画の認定を受けた内航海運事業者が、その計画に従って、船員を計画的に雇用し、訓練する取組を支援。

内航海運事業者

支援内容: 次のいずれかの助成金を支給

新規船員資格取得促進助成金

新人船員に必要な資格(海技士や危険物取扱など)の取得費用の1/2を助成。

上限 15万円/1人

船員計画雇用促進助成金

新人船員を試行雇用(最大6ヶ月)した場合に助成。

船員教育機関卒業生 4万円×6月=24万円/1人
 その他 6万円×6月=36万円/1人

新人船員1人当たりの助成額: 最大36万円

グループ化などを実施した 内航海運事業者 ※1 への支援の重点化 (H24年度予算から実施)

零細な一杯船主がグループ化などを実施することにより、船員の計画的な確保・育成が可能

両方の助成金を支給 ※2

新人船員1人当たりの助成額:
最大51万円

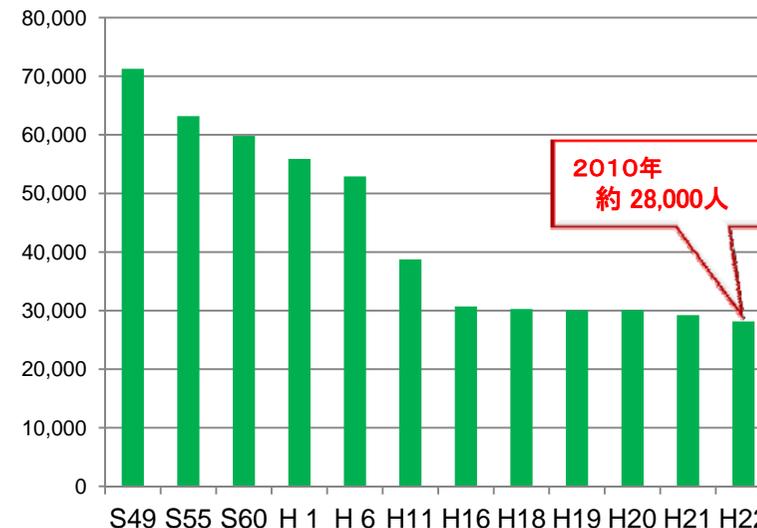
※1 : 管理船舶3隻以上又は雇用船員20人以上の内航海運事業者が対象

※2 : 次の場合に限り、両方の助成金を支給する。

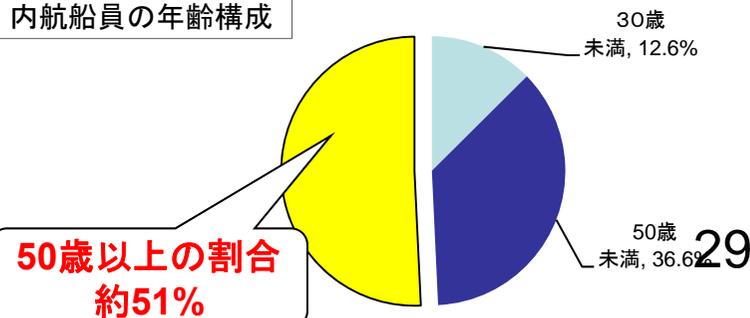
新規資格取得促進助成金は、6級海技士(航海)の資格取得費用に限る。

船員計画雇用促進助成金の対象者は、船員教育機関卒業生以外の者に限る。

内航船員数の推移 (平成22年10月現在)



内航船員の年齢構成



東南アジア周辺海域の海賊対策

背景

- 海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡を含む東南アジア海域において、海賊及び海上武装強盗事件が頻発、日本関係船舶にも被害発生
 - ・アロンドラ・レインボー号ハイジャック事件（平成11年10月）
 - ・韋駄天号乗組員略取事件（平成17年3月）

海賊対策の概要

- 海上保安機関の法執行能力向上のための人材育成支援
 - ・法執行分野の専門家派遣、沿岸国の海上保安機関職員を招聘しての研修実施
- 東南アジア海域への巡視船派遣
 - ・寄港国との海賊対策連携訓練、往路復路における日本関係船舶との連携訓練実施
 - ・海賊事案が発生した場合の巡視船の派遣
- 海賊事件に係る情報収集体制の構築
 - ・アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP協定）情報共有センターへの海上保安庁職員の派遣



韋駄天号

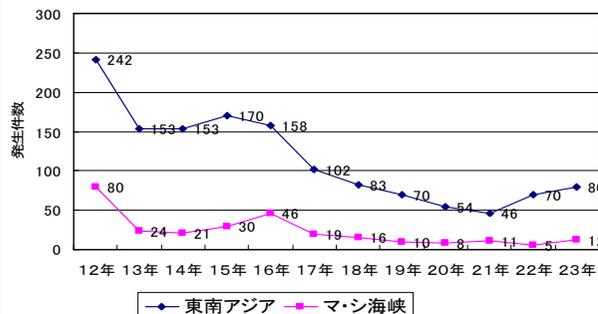


海賊対策連携訓練

○海賊発生件数は減少

平成12年のピーク時に比べると3分の1以下に減少しているものの、根絶しておらず、当該地域に対して引き続き支援を実施していく必要がある。

東南アジアにおける海賊発生件数の推移（過去12カ年）



ソマリア沖の海賊対策

背景

- 昨今ソマリア沖・アデン湾において、重武装し、身代金目的で船舶をハイジャックする海賊事件が急増、日本関係船舶にも被害発生
 - ・高山号事件（日本籍船への被害：平成20年4月）
 - ・グアナバラ号事件（日本関係船舶への被害：平成23年3月）

高山号事件

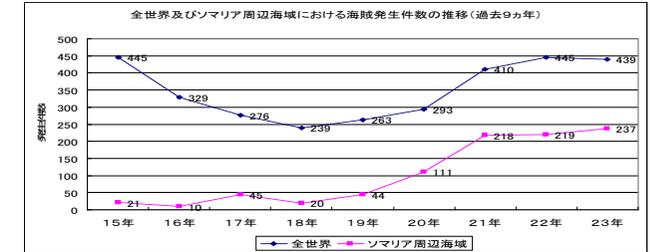


グアナバラ号事件



海賊対策の概要

- 護衛艦への海上保安官同乗
 - ・海賊対処のため派遣された護衛艦に、海賊行為があった場合の司法警察活動を行うため、8名の海上保安官が同乗
- 商船の護衛活動
 - ・平成21年6月、海賊対処法が成立し日本関係船舶のみならず、我が国と関係ない外国船舶も海賊行為からの防護が可能となったことから、護衛活動の申請窓口及び護衛対象船舶の選定を一元的に実施
- 海上保安機関の能力向上支援
 - ・IMOが主導する地域連携協力の枠組み作りのプロジェクトへの海上保安庁職員の派遣
 - ・ジブチ等の海上保安機関職員を招へいしての研修実施
 - ・外務省及びJICAによるソマリア周辺沿岸国に対する巡視艇供与を含む海上保安能力向上計画に対し、技術的助言、協力準備調査への職員の参加等により協力
- 国際的な連携協力
 - ・平成24年1月、インドにおいて、海上保安庁とインド沿岸警備隊との長官級会合を実施し、連携強化に合意するとともに、巡視船を派遣して連携訓練を実施
- 武装警備員の乗船問題
 - ・平成24年5月、IMO第90回海上安全委員会において民間海上警備会社30に関する暫定ガイダンスを合意



○事件の概要

海上保安官により海賊4名を逮捕、本邦へ当庁航空機により護送し、3月13日、東京地検へ身柄付送致した。その後、東京地検が海賊4人を起訴し、現在、公判前整理手続き中。

将来起こりうる津波災害の防止・軽減のため、全国で活用可能な一般的な制度を創設し、ハード・ソフトの施策を組み合わせた「多重防御」による「津波防災地域づくり」を推進。
H23.12.14公布 H23.12.27一部施行

今後の津波防災・減災についての考え方

基本姿勢

- 今回のような大規模な災害を想定し、「**なんとかして人命を守る**」という考え方により、ハード、ソフト施策を総動員して「減災」を目指す。
- また、「災害に上限はない」ことを今回の教訓とし、日常の対策を持続させる。

新しい発想による防災・減災対策

- 海岸保全施設等による「一線防御」から**ハード・ソフト施策の総動員による「多重防御」**への転換。
- **平地を利用したまちづくりを求める意見も多い**。土地利用規制について、**一律的な規制でなく**、立地場所の安全度等を踏まえ、地域の多様な実態・ニーズや施設整備の進捗状況等を反映させた**柔軟な制度を構築**。

(参考：施策のイメージ)

- ・ 海岸保全施設、防波堤・防潮堤等の復旧
- ・ 市街地の整備・集団移転
- ・ 土地利用・建築規制
[避難ビルの整備、居室の高層化 等]
- ・ ハザードマップの作成
- ・ 避難路・避難場所の確保



避難路



避難タワー

- 「津波防護施設」や、**地域の実情、安全度等を踏まえた土地利用・建築構造規制など、新たな法制度の検討**
- 現在見直しを行っている**社会資本整備重点計画への反映**

法律の概要

基本指針（国土交通大臣）

津波浸水想定の設定

都道府県知事は、基本指針に基づき、**津波浸水想定**（津波により浸水するおそれがある土地の区域及び浸水した場合に想定される水深）を設定し、公表する。

推進計画の作成

市町村は、基本指針に基づき、かつ、津波浸水想定を踏まえ、**津波防災地域づくりを総合的に推進するための計画（推進計画）**を作成することができる。

特例措置

（推進計画区域内における特例）

- ・ 津波防災住宅等建設区の創設
- ・ 津波避難建築物の容積率規制の緩和
- ・ 都道府県による集団移転促進事業計画の作成

一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画

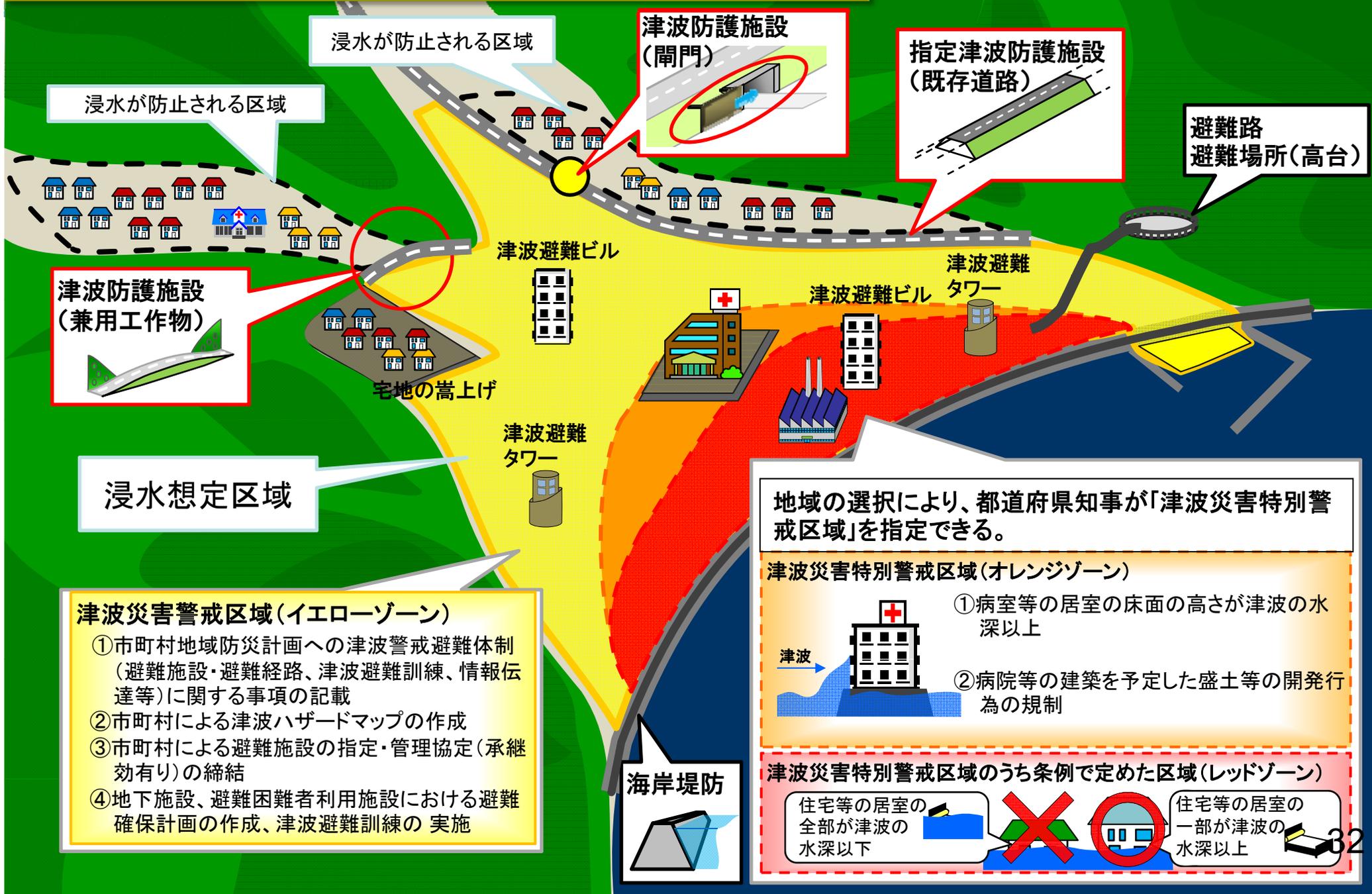
津波防護施設の管理等

都道府県知事又は市町村長は、盛土構造物、閘門等の**津波防護施設**の新設、改良その他の管理を行う。

津波災害警戒区域及び津波災害特別警戒区域の指定

- ・ 都道府県知事は、警戒避難体制を特に整備すべき土地の区域を、**津波災害警戒区域**として指定することができる。
- ・ 都道府県知事は、警戒区域のうち、津波災害から住民の生命及び身体を保護するために一定の開発行為及び建築を制限すべき土地の区域を、**津波災害特別警戒区域**として指定することができる。

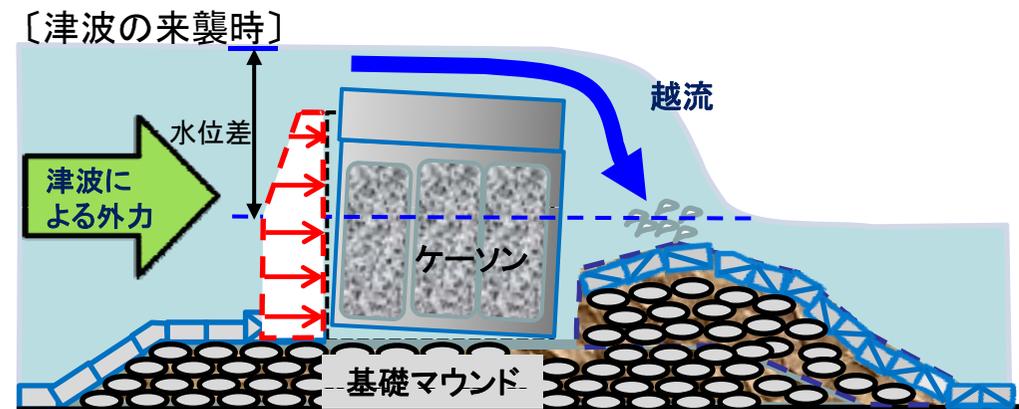
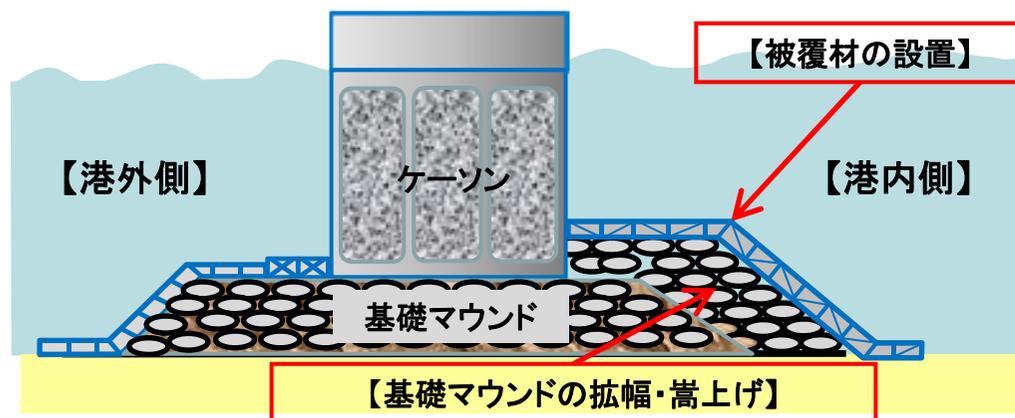
いのちを守る津波防災地域づくりのイメージ



防波堤

「粘り強い構造」の基本的な考え方

: 繰り返し来襲する津波に対して、仮に第1波で被害を受けたとしても倒壊せず、第2波目以降にも最低限の耐力を保持する構造。



防波堤を越えるような高さの津波の被害を受けても崩壊せず、減災効果を発揮する「粘り強い構造」とする設計を目指す

海岸堤防等

「粘り強い構造」の基本的な考え方

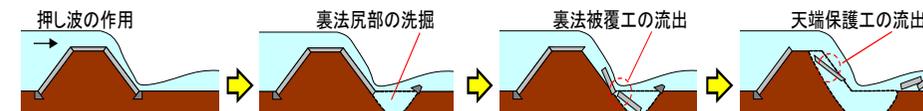
: 設計対象の津波高を超える津波が来襲し、海岸堤防等の天端を越流することにより、海岸堤防が破壊、倒壊する場合であっても、施設の破壊、倒壊までの時間を少しでも長くする、あるいは、全壊に至る可能性を少しでも減らすことを目指した構造上の工夫を施すこと。

・青森県から千葉県における今次津波の高さや海岸堤防等の被災状況等を調査し、被災形態の特徴等を整理。調査結果を踏まえ、被災メカニズムを想定し、構造上の工夫を抽出。

- 裏法尻部、裏法勾配 (裏法尻部への保護工の設置等)
- 天端保護工、裏法被覆工、表法被覆工 (部材厚の確保等)

○裏法尻部、裏法勾配

【被災形態】



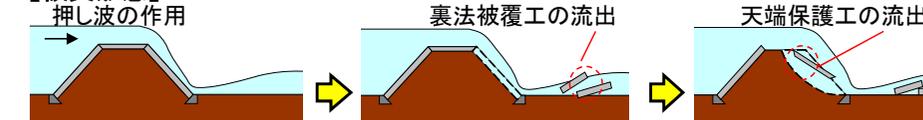
【工法】

裏法尻部に保護工を設置すること等により被覆さらに、裏法尻部の被覆に加え、裏法を緩勾配化



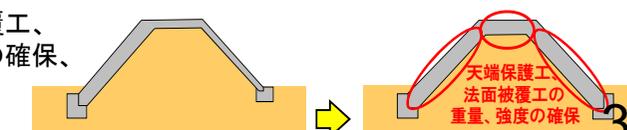
○天端保護工、裏法被覆工、表法被覆工

【被災形態】

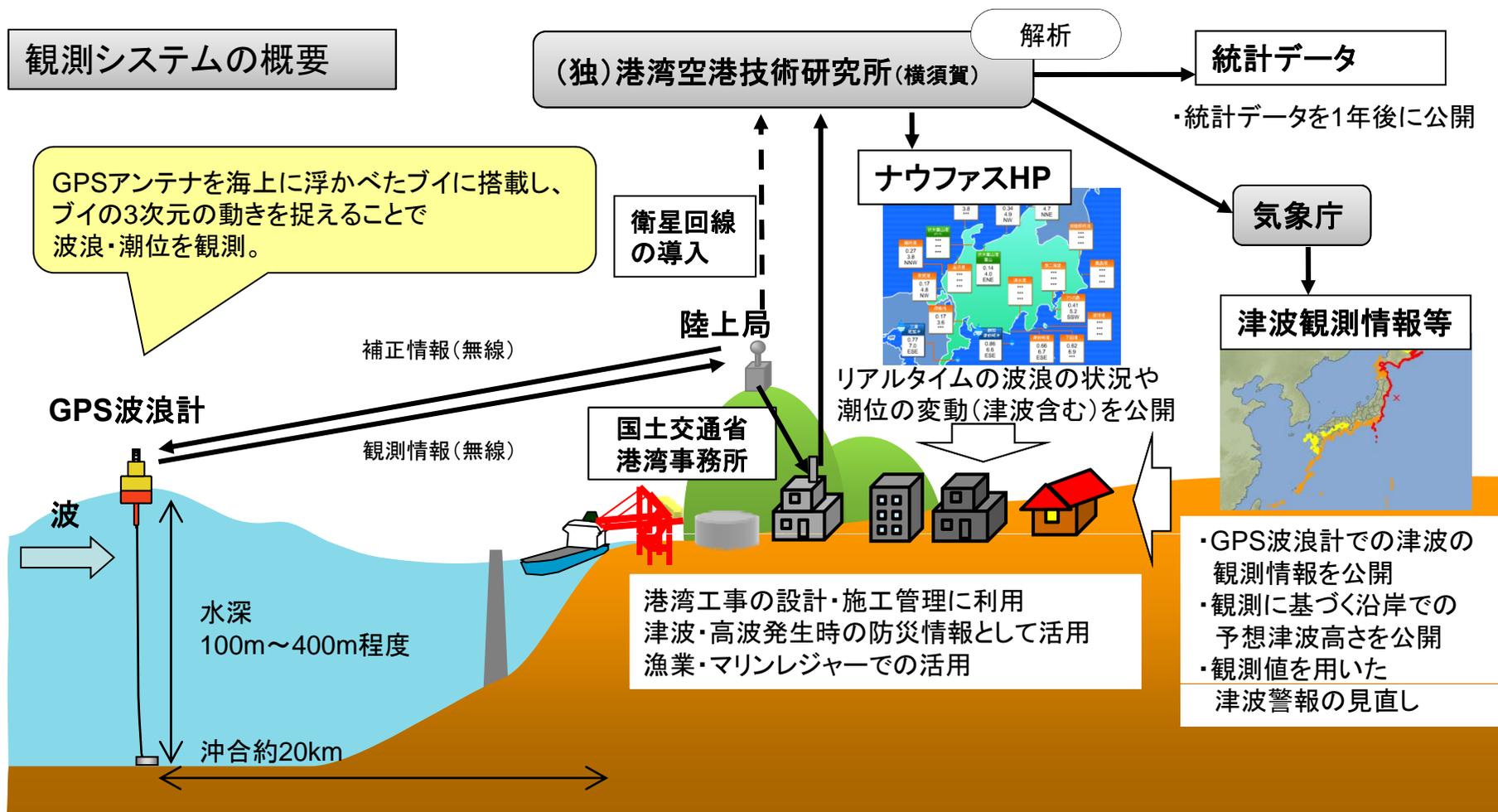


【工法】

天端保護工や裏法被覆工、表法被覆工の部材厚の確保、部材間の連結 (重量や強度の確保)

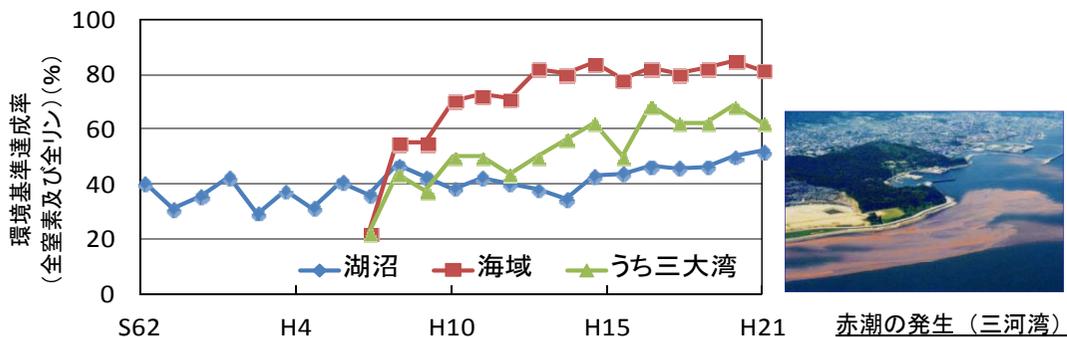


- 港湾局では、港湾工事の効率的実施のため、沿岸域において波浪及び潮位観測を継続的に実施するとともに、沖合においてもGPS波浪計を用いた観測を実施。
- 収集したデータは、リアルタイムでの全国情報ネットワークとして整備し、一部はホームページ(ナウファス)より公開。
- 今後は波浪情報の提供体制の強化を推進。



■環境基準達成率の推移

◇河川や全海域と比べて、閉鎖性水域である三大湾や湖沼は汚濁物が滞留しやすく、水質改善が進みにくい

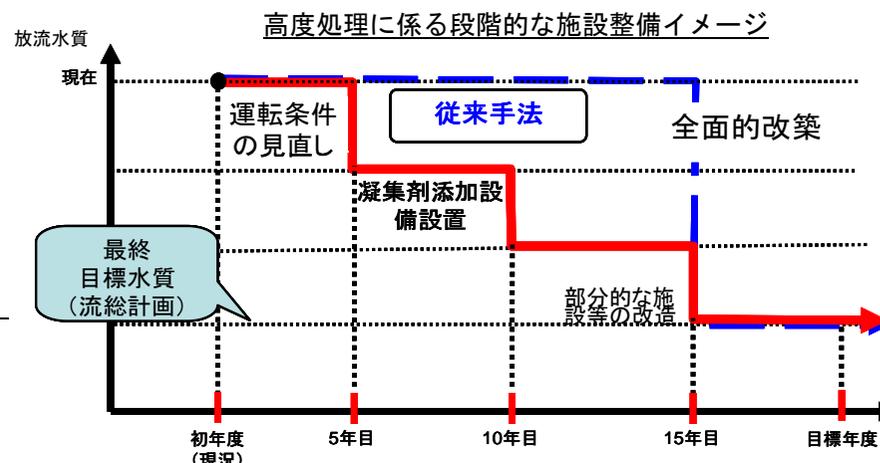


注)「全窒素・全リン」の環境基準の達成について

- ① 全窒素及び全リンの環境基準が適用される水域については、全窒素、全リンともに環境基準を満足している場合に達成水域としている。
- ② 全リンのみ環境基準が適用される水域については、全リンが環境基準を満足している場合に達成水域としている。

■部分的な施設・設備の改造等による処理水質の向上

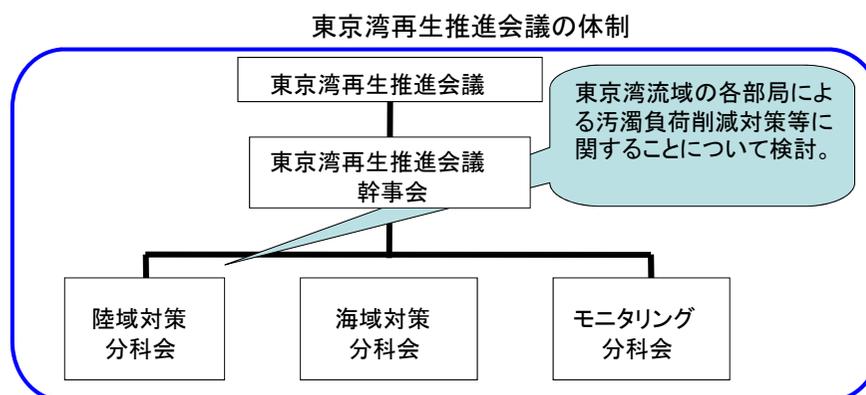
◇必要な高度処理の普及を推進するとともに、段階的に処理水質の向上を行い、公共用水域の早期の水質改善を図る。



■流域内の関係者が一体となって水質改善を進める仕組みの構築

(関連部局が連携した東京湾再生の例)

◇東京湾の水質改善のため、河川、港湾、環境、農林、下水道等の多くの関係機関の多様な関係者が連携して、汚濁負荷削減の役割分担を明確にし、対策を遂行



平成14年度
「東京湾再生のための行動計画」を策定

平成21年度
第2回中間評価

平成24年度
最終評価とりまとめ予定

「豊かな海」の創造に向け、関係者間の連携による推進体制の強化、環境モニタリング、情報共有システムの活用等の包括的な取組と、干潟や藻場の再生、生物共生に配慮した老朽化した既設護岸前面の整備等の個別事業の取組の両面から推進する。また、海洋における炭素固定(ブルーカーボン)の研究を推進する。

①ヘドロの除去

COD、窒素、リンの削減に向けた、底質汚泥の除去

東京湾のヘドロの除去事例(江東区辰巳運河)



東京湾



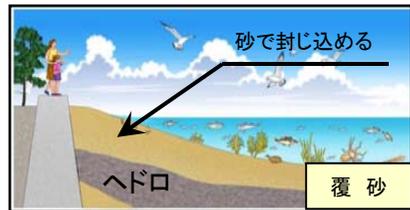
三河湾

三河湾の干潟の造成事例(西浦地区干潟)

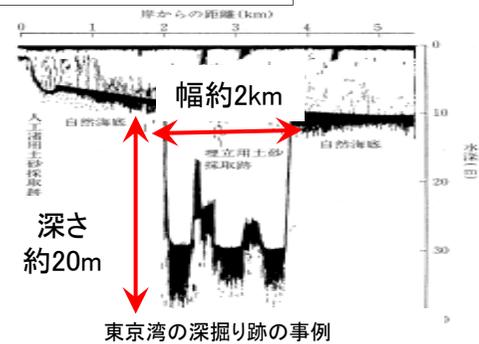
②干潟、覆砂等

中山水道航路の浚渫により発生した浚渫土砂

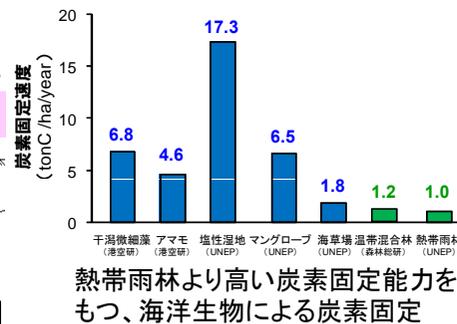
↓ 国交省と愛知県の連携(港湾部局・水産部局)
干潟、覆砂等



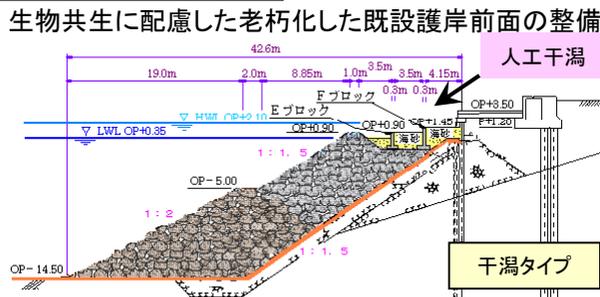
③深掘り跡の埋戻し



⑤ブルーカーボン



④生物共生型護岸



- 海洋環境整備船による水質調査や海洋短波レーダーによる流況観測等の結果を含む、国及び地方公共団体が実施した環境データを収集・蓄積・共有する海域環境情報データベースの充実を図る。
- 海洋環境整備船により海域におけるゴミや油の回収を行うとともに、大規模油流出事故等に備え我が国に3隻体制で配備されている大型浚渫兼油回収船により海洋の汚染の防除に努める。
- プレジャーボートの適正な管理を実現させるため、係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とした放置艇対策を推進する。

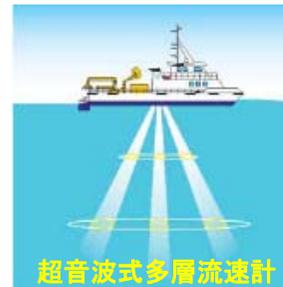
■海洋環境整備船による海洋汚染の防除



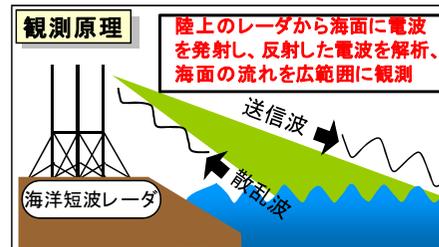
■放置艇対策を推進



■海洋環境整備船による環境調査

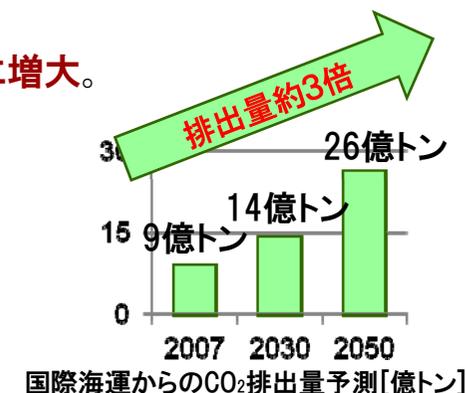


■海洋短波レーダーによる効率的なゴミ回収



増大を続ける国際海運分野のCO₂排出

- ・ 新興国等の経済成長に伴う貿易量の増大により、**国際海運分野のCO₂排出量は飛躍的に増大**。
- ・ **国際海運は「京都議定書」の適用外で、国際対策の確立が急務**となっていた。



 2011年7月 **国際海事機関(IMO)**において、**第一段階の対策**として国際海運に先進国、途上国の別なく一律にCO₂排出規制を導入することを合意

※ 日本は規制の仕組みなど39の提案文書を提出し、**条約作りを主導**

新造船のCO₂排出規制

2013年から新造船にCO₂排出基準適合を義務付け、基準は段階的に強化

技術的手法

2013~ **規制開始** 10%削減

2015~

2020~ **20%削減**

2025~ **30%削減**

基準値を満足しない船舶は海運マーケットに投入不可

省エネ運航の義務付け

現存船を含む全ての船舶に、省エネ運航計画の策定を義務付け

Plan (計画) 個々の船舶のオペレーション等を踏まえた最適な対策を計画・実施

Do (実施) **運航的手法**の例
・減速航行
・ウェザールーティング

Check (モニタリング) 実燃費を把握し、継続的な運航的手法の見直しにより排出を削減

Act (評価・改善)

【IMOの今後の審議予定】

IMOでは、**第二段階の対策**として、CO₂排出削減に経済効果を持たせる**経済的手法**を導入するべく審議を進める予定

CO₂排出規制の導入で、我が国海運・造船業が得意とする省エネ技術力を発揮できる環境が世界的に整い、国際競争力向上に大きな効果が期待される

→ **現通常国会に海洋汚染等防止法の改正案を提出**

ゼロエミッションポート施策の概要

・港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減を図るため、港湾活動に使用する荷役機械等の省エネルギー化、再生可能エネルギーの利活用、CO₂の吸収源拡大等の取組を促進する。

港湾活動に使用する荷役機械等の省エネルギー化

◆省電力冷蔵コンテナ設備



◆省エネルギー型荷役機械

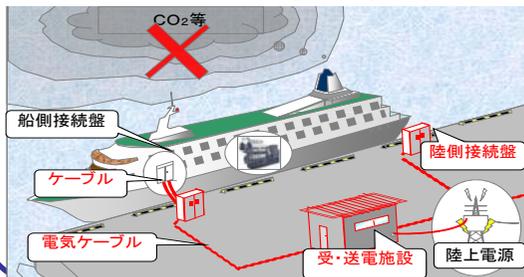


電動型トランスファー
クレーン



ハイブリッド型
ストラドルキャリア

◆船舶への陸上電力供給施設



再生可能エネルギーの利活用

◆太陽光発電施設



◆大規模蓄電施設



CO₂の吸収源拡大

◆藻場・干潟



◆緑地

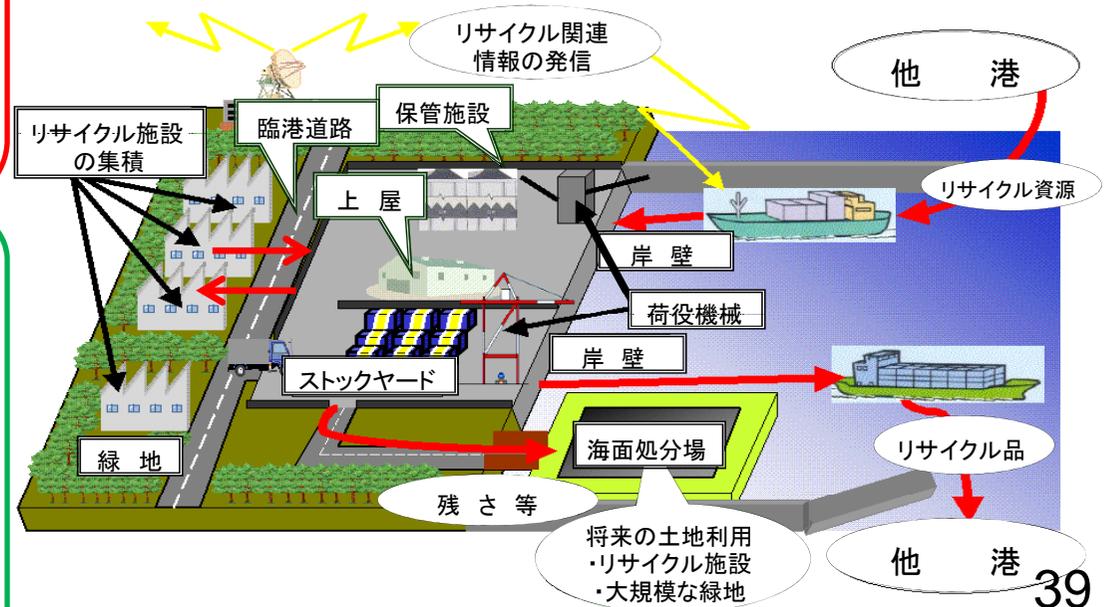


リサイクルポート施策の概要

・循環型社会の構築を図るため、循環資源の広域流動の拠点となる港湾を総合物流拠点（リサイクルポート）として指定し、海上静脈物流ネットワークを形成することにより、海上輸送の利用による環境負荷の低減やリサイクル施設の立地促進による臨海産業部の活性化に向けた取組を促進する。

・全国で22港を指定し、リサイクルポートにおける循環資源取扱支援施設の整備に対する支援等を実施している。

リサイクルポートのイメージ



背景

○世界的にクルーズ需要が拡大。

※世界のクルーズ人口：464万人(1990)→2,010万人(2009) ※日本のクルーズ人口：18万人(1990)→17万人(2009)

○我が国への外国船社クルーズ船の寄港が増加 : 199回(2005) → 348回(2010)+149回

⇒中国発着のアジア域内クルーズの寄港増が要因 : 48回(2007) → 182回(2010)+134回

○船舶の大型化や寄港回数増加に伴い、クルーズ船受入に係るソフト・ハード面の課題が浮き彫りに。

■アジア(特に中国)のクルーズ需要を取り込みインバウンド拡大を図るため、クルーズ船の寄港促進に向けた取り組みが重要。

課題

■ソフト面の主な課題

○入国審査手続の迅速化

諸外国と比較してクルーズ船入港時における手続(特に入国審査)に多くの時間を要する。

→現状でも3~4時間程度要する場合あり(全体の寄港時間は約9時間程度)。

→乗船客の寄港地における滞在時間が短縮され、乗船客の不満の要因。

■ハード面の主な課題

○岸壁延長の不足

岸壁延長不足のため、接岸の条件が厳しく制限され大型客船が入港できないなどの課題あり。

クルーズ船寄港促進に向けた港湾機能の強化の取り組み

那覇港

○貨物ターミナル利用のため、旅客と貨物が輻輳し安全性や快適性に課題。

○ターミナルビルがなく、CIQ、観光案内、両替等のサービスが不十分。

○海外臨船や沖乗り審査による入国審査の迅速化。

○大型旅客船ターミナルを整備(平成21年暫定供用)。

○ターミナルビル、臨港道路を整備することによりクルーズ客の利便性を確保(平成26年供用予定)。



14万トン級超大型クルーズ船(乗客定員約3,100人)の2012年寄港が決定。

クルーズ船寄港による経済波及効果

【中国発着クルーズ船(09年24回、10年61回)による福岡市経済への波及効果】

直接消費額

1人あたり3.3万円(2009年 ※1)

4.3万円(2010年 ※2)

(※1)…福岡市調査

(※2)…(財)福岡アジア都市研究所調査



福岡市内の家電量販店で買い物する中国人クルーズ客

海フェスタ(海の祭典)

目的

「海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日」という「海の日」本来の意義を再認識し、三連休をより有効に活用し、海に親しむ環境づくりを進め、広く国民の海に対する関心を喚起する。



開催年

昭和61年から毎年実施。
※当初は「海の祭典」として開催。平成15年から「海の日」が7月の第3月曜日となり3連休化されたことを契機として、同年から「海フェスタ」に改称して開催。

開催都市

港湾都市にて開催
(主催は地方自治体が中心となって組織する実行委員会)

イベント内容

皇族の御臨席を賜る記念式典・祝賀会をはじめ、船舶の一般公開・体験乗船、海の施設見学会、シンポジウム、講演会、マリンスポーツ、コンサートなど、海に関するさまざまなイベントを開催



その他



練習船の体験乗船



小中学校での出前講座～船長母校へ帰る～

海洋立国推進功労者表彰

概要

- 海洋に関する分野で顕著な功績を挙げた個人・団体を表彰し、その功績を讃え、広く国民に紹介することにより、国民の海洋に対する理解・関心を醸成する契機とすることを目的として、平成20年度より海洋政策本部事務局の協力を得て文部科学省、農林水産省、経済産業省、環境省と共に実施。
本表彰は、海洋基本計画にも位置付けられている。
- 有識者からなる中立的な海洋立国推進功労者表彰選考委員会を設置し、各省が推薦した候補者について、選考のうえ受賞者を決定。
- 毎年、海の日（7月第3月曜）周辺において表彰式を実施。
平成23年度は総理大臣官邸大ホールにおいて実施。

受賞者

- 「海洋立国日本の推進に関する特別な功績」分野
以下の分野で4名以内
 - 普及啓発・公益増進/・科学技術・学術・研究・開発・技能/
 - 産業振興/・地域振興
- 「海洋に関する顕著な功績」分野
以下の各分野ごとに1名以内（各省大臣表彰を経たもの）
 - 海洋に関する科学技術振興（文部科学省）
 - 水産振興（農林水産省）・海事（国土交通省）
 - 自然環境保全（環境省）

※平成23年度は7名が受賞（水産振興分野は該当無し）