

第 11 章 海事・海洋

第 11 章 海事・海洋	11-5
1. 総論	11-5
1.1 国内の海洋政策に係る平成の動き	11-5
1.1.1 国連海洋法条約の発効(H8 白書)(10_危機管理 3.8.1 参照)	11-5
1.1.2 答申「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」	11-5
1.1.3 海洋基本法の成立と海洋基本計画の決定(H20~R1 白書)	11-5
1.2 海洋に係る国内体制	11-6
1.2.1 海事局、港湾局	11-6
1.2.2 海上保安庁	11-6
(1) 概要(H10 白書)	11-6
(2) 業務体制の充実強化(10_危機管理 3.8.2~5 参照)	11-7
1.2.3 その他の国土交通省内関係部署	11-7
1.2.4 他省庁における推進体制	11-7
2. 国際的な条約・枠組みの下での、海上安全対策の強化	11-8
2.1 海上交通の安全	11-8
2.1.1 SOLAS 条約(海上人命安全条約)附属書の改正((H1~H29 白書))(国際船舶・港湾保安法について 10_危機管理 3.7.3 参照)	11-8
2.1.2 海上保安庁「交通ビジョン」の策定(H1~H29 白書)	11-9
2.1.3 海上交通環境の整備(08_安全 2.3.2 参照)	11-9
(1) 海上交通情報機構の整備(08_安全 2.3.2 (2)参照)	11-9
(2) 航路標識・海図等の整備(08_安全 2.3.2(2)(4)参照)	11-9
a. コラム 世界測地系海図(08_安全 2.3.2(4)参照)	11-9
(3) 広域電波航法システム(ロランC)の整備(08_安全 2.3.2(2)参照)	11-9
2.1.4 港湾・航路の整備(08_安全 2.3.2(6)参照)	11-9
(1) 整備状況	11-9
(2) 東京湾口航路整備事業	11-9
(3) 大規模プロジェクトに係る安全対策の推進(東京湾横断道路)	11-9
2.1.5 航行安全対策	11-9
(1) 船舶航行の安全確保	11-9
a. 自動船舶識別システム(AIS)(08_安全 2.3.2(5)参照)	11-9
b. 水先制度(08_安全 2.2.3(7)参照)	11-9
(2) 乗船者の安全対策(08_安全 2.3.3(5)参照)	11-9
(3) 捜索救助体制の整備	11-9
a. 概況(08_安全 2.3.4 参照)	11-9
b. 海上での初動体制の整備(08_安全 2.3.4 参照)	11-9
2.1.6 海難事故及び災害	11-10
(1) 海難事故(08_安全 2.2 参照)	11-10
a. 事故件数(08_安全 2.3.1 参照)	11-10
b. 事故調査・原因究明(海難審判含む)(08_安全 2.3.1 参照)	11-10
(2) 海上での災害(09_防災 3.1.2 海事 参照)	11-10
2.2 船舶の安全性	11-10

2. 2. 1 船舶・船員及び輸送の安全	11-10
(1) 船体・船員の安全	11-10
a. 船舶の安全対策(08_安全 2.3.3(1)参照).....	11-10
b. 船員の労働時間短縮と船員災害防止対策(H1～H10 白書)	11-10
c. 船舶や船員に関する国際基準への取組み(08_安全 2.3.3(8)参照).....	11-11
(2) 危険物等の輸送の安全(08_安全 2.3.3(6)参照).....	11-11
(3) リベリア貨物船座礁事故への対応(H2 白書).....	11-11
(4) タンカー輸送に係る安全・環境対策の推進(10_危機管理 3.6(1)参照).....	11-11
a. 海洋汚染及び海洋変動(08_安全 2.3.3(3)参照).....	11-12
b. 国際的な海洋汚染防除体制の整備(08_安全 2.3.3(3)参照).....	11-12
c. 油タンカーの構造問題と海洋汚染対策(08_安全 2.3.3(3)参照).....	11-12
(5) 海上災害防止センターへの流出油防除訓練施設整備(H8 白書)	11-12
(6) 相次ぐ大規模油流出事故への対応(H9 白書).....	11-12
(7) 放置座礁外国船に対する対応(08_安全 2.3.3(7)参照).....	11-13
2. 2. 2 検査体制の整備	11-13
(1) 国際安全管理 (ISM) コードへの対応(08_安全 2.3.3(9)参照).....	11-13
(2) 外国船舶監督官の創設(H9 白書)(08_安全 2.3.3(10)参照).....	11-13
2. 2. 3 捜索・救助体制の構築	11-13
(1) GMDSS の活用(H1～H5 白書).....	11-13
(2) 捜索救助に係る体制(H1～H25 白書)	11-14
2.3 海洋環境の利用と周辺施設整備	11-15
2. 3. 1 海洋レジャーの推進	11-15
(1) Marine99 計画(17_観光 1.2.2 参照).....	11-15
(2) 旅客船及びプレジャーボート(08_安全 2.3.3(4)(5)参照).....	11-15
a. 旅客船及びプレジャーボート等海洋レジャーに係る安全対策(08_安全 2.3.3(4)(5)参照).....	11-15
b. 小型船舶登録制度の創設(08_安全 2.3.3(4)(5)参照).....	11-15
c. 小型船舶操縦士免許制度の見直し(08_安全 2.3.3(4)(5)参照).....	11-15
d. パトロール及び関係者への啓蒙活動等による安全の確保(08_安全 2.3.3(5)).....	11-15
e. 放置艇(不法係留船を含む)対策(08_安全 2.3.3(5)参照).....	11-15
f. 沈没船(プレジャーボート) 対策(08_安全 2.3.3(5)参照)	11-15
g. 運航管理制度の拡充(08_2.3.3(4)参照)	11-15
(3) 海事思想の普及(H2～H8 白書)	11-15
a. 海の記念日.....	11-15
b. 国民の祝日「海の日」制定.....	11-15
(4) マリーナの整備(08_安全 2.3.3(5)参照).....	11-16
2. 3. 2 海岸整備	11-16
(1) ふるさとの海岸づくり(H1～H5 白書)	11-16
(2) エコ・コースト事業(H8～H20)	11-16
(3) 「沿岸域圏総合管理計画策定のための指針」の策定	11-17
3. アジア諸国との海上保安の枠組み構築	11-17

3.1 国際関係の緊張と対応	11-17
3.1.1 海上における国際組織犯罪対策（10_危機管理 1.2.1 海上犯罪対策参照） ..	11-17
(1) 国際組織犯罪対策(H13～H29 白書)	11-17
(2) 悪質密漁事犯対策(H15 白書).....	11-18
(3) 悪質・潜在海上環境事犯対策(H15 白書).....	11-18
3.1.2 不審船・工作船事案と対応(10_危機管理 3.4 参照).....	11-19
(1) 概況(10_危機管理 3.4 参照).....	11-19
(2) 高速特殊警備船等の配備(10_危機管理 3.4 参照).....	11-19
(3) 海上保安庁法の改正(10_危機管理 3.4 参照).....	11-19
(4) 九州南西海域における工作船事件(10_危機管理 3.4 参照).....	11-19
(5) 尖閣諸島周辺海域の中国公船航行(10_危機管理 3.4 参照).....	11-19
3.1.3 テロ事案と対策(H25～H29 白書)(10_危機管理 1.3.2 参照).....	11-19
(1) 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(H20～H29 白書)	11-20
(2) 拡散安全保障イニシアティブ(PSI)(H15 白書).....	11-20
3.1.4 海賊事件と対策(10_危機管理 3.3 参照).....	11-20
(1) 概況(10_危機管理 3.3 参照).....	11-20
(2) ソマリア沖、アデン湾の事案への対応(10_危機管理 3.3 参照).....	11-20
(3) 近年の海賊の発生状況(10_危機管理 3.3 参照).....	11-20
4. 海洋基本計画に基づく国家的取組	11-20
4.1 海洋基本計画	11-20
4.1.1 国連海洋法条約の発効(H8 白書).....	11-20
4.1.2 海洋基本法の成立、海洋基本計画の策定(H20 白書)	11-21
4.1.3 新たな海洋基本計画の策定(H26,29 白書).....	11-23
4.1.4 第3期海洋基本計画の策定(R1 白書)	11-24
4.1.5 海洋基本計画下で国土交通省が担う分野について	11-25
(1) 海洋基本計画において(H20 白書).....	11-25
(2) 新たな海洋基本計画において(H26,R1 白書).....	11-25
4.2 海洋利用や海洋権益の確保	11-25
4.2.1 国境離島の保全・管理	11-25
(1) 概況(H25～29 白書).....	11-25
(2) 沖ノ鳥島の保全(H25～29 白書).....	11-25
(3) 低潮線の保全(H25～29 白書).....	11-25
(4) 遠隔離島（南鳥島・沖ノ鳥島）における活動拠点の整備(H25～29 白書)	11-26
4.2.2 海洋開発	11-26
(1) 領土・領海及び排他的経済水域における海洋調査(H25～29 白書)	11-26
a. 領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進	11-26
b. 「海洋情報クリアリングハウス」の運用	11-26
c. 大陸棚の限界画定に向けた取組み.....	11-26
d. 「GEBCO 指導委員会」での活動.....	11-27
(2) 海洋資源(H25～29 白書).....	11-27
a. 造船産業の国際競争力強化のための取組み	11-27

b. 港湾及び海域における海洋再生可能エネルギー利用の推進	11-28
4.3 多国間の取り組み	11-29
4.3.1 海上保安分野	11-29
(1) 外航海運に係る二国間、多国間の交渉(10_危機管理 3.1.1 参照).....	11-29
(2) 北太平洋海上保安フォーラム (10_危機管理 3.1.6 参照)	11-29
(3) 「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて(10_危機管理 3.1.7 参照)	11-29
4.3.2 海事分野	11-29
(1) 国際海事機関 (IMO)、国際労働機関 (ILO) への対応(10_危機管理 3.1.5 参照)	11-29
(2) 重要海峡における取組(10_危機管理 3.2 参照).....	11-29
a. 重要海峡等における円滑かつ安全な航行の確保(10_危機管理 3.2 参照).....	11-29
b. マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策(10_危機管理 3.2 参照).....	11-29
5. 個別トピックス(他分野に主に記載).....	11-29
5.1 海運業(15_規制緩和と産業政策で記載)	11-29
5.2 他のインフラ整備に伴う海上安全対策(08_安全で記載)	11-29
5.3 海上交通に関わる技術開発(16_技術開発・イノベーションで記載)	11-29
5.4 海洋開発に関わる技術開発(16_技術開発・イノベーションで記載)	11-29
5.5 核に関する海上安全対策(10_危機管理で記載)	11-29

第11章 海事・海洋

1. 総論

1.1 国内の海洋政策に係る平成の動き

1.1.1 国連海洋法条約の発効(H8 白書)(10_危機管理 3.8.1 参照)

平成6年11月、国連海洋法会議の結果作成された国連海洋法条約が発効し、平成8年6月には我が国も同条約を締結した。この条約の効力発生に合わせて、関連国内法が8年7月20日から施行された。行った整備は、「領海法」の一部改正、「排他的経済水域及び大陸棚に関する法律」の新規立法、「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」の新規立法並びに「水産資源保護法」の一部改正、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」ほか2法の一部改正、「海上保安庁法」の一部改正であり、新たに設定された広大な排他的経済水域等における海上保安庁の監視・取締り体制の充実強化、200海里を超える大陸棚の限界の設定のための海洋調査等を推進することとした。

1.1.2 答申「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」

海洋の国際的秩序が新たにできつつあることを背景に、環境、食料、防災、資源・エネルギー等の各分野における課題に我が国として適切に対応するため、平成13年4月に文部科学大臣からの諮問「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」を受け、科学技術学術審議会海洋開発分科会を中心に今後10年程度を見通した我が国全体の海洋政策について審議が行われ、平成14年8月に答申が取りまとめられた。答申は、これまでの海洋の恩恵を享受することだけに重点が置かれてきた政策から「持続可能な海洋利用」を目指した政策に転換することを究極的な目標とし、「海洋を守る」「海洋を利用する」「海洋を知る」のバランスのとれた政策に転換すること、国際的視野に立って戦略的に海洋政策を実施すること、総合的な視点に立って、我が国の海洋政策を立案し、関係府省が連携をとりながら施策を実施することを基本的な政策立案の柱とした。(出典：海洋開発推進計画(平成16年度)、海洋白書2004創刊号)

1.1.3 海洋基本法の成立と海洋基本計画の決定(H20~R1 白書)

平成19年4月には、「海洋基本法」が成立し、これに基づいて5年後を見通した政府の海洋に関する基本的な計画を定めた「海洋基本計画」が20年3月に閣議決定された。「海洋基本計画」では、安全・安心な国民生活の実現に向けた海洋分野での貢献等の政策目標を掲げ、それを達成するための基本的な方針や、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策等が掲げられた。

海洋基本計画については、平成20年3月に最初の計画が閣議決定されているが、おおむね5年程度で見直すこととされていることを受けて、25年4月26日に新たな海洋基本計画が閣議決定された。新たな海洋基本計画では、東日本大震災以降の防災・エネルギー政策の見直しや、メタンハイドレート等の海洋エネルギー・鉱物資源への期待の高まり、さらには海洋権益保全を巡る国際情勢の変化等の社会情勢の変化を踏まえ、海洋立国日本の目指すべき姿として①国際協調と国際社会への貢献、②海洋の開発・利用による富と繁栄、③「海に守られた国」から「海を守る国」へ、④未踏のフロンティアへの挑戦の4つを取組姿勢と目指すべき方向性の基本として構成された。

さらに近年、我が国の海洋を取りまく状況が、安全保障上の情勢変化、海洋資源開発や海洋エネルギー開発への期待の増幅、海洋環境の保全に対する関心の高まり、人口減少・少子高齢化な

ど大きく変化していることも踏まえ、平成 30 年 5 月に、総合海洋政策本部会合での了承及び閣議決定により、第 3 期海洋基本計画が策定された。第 3 期海洋基本計画では、「新たな海洋立国への挑戦」を政策の方向性として位置づけ、施策の基本的な方針として、(1) 総合的な海洋の安全保障、(2) 海洋の産業利用の促進、(3) 海洋環境の維持・保全、(4) 科学的知見の充実、(5) 北極政策の推進、(6) 国際連携・国際協力、(7) 海洋人材の育成と国民の理解の増進が示されており、30 年の「海の日」における安倍内閣総理大臣メッセージでも、第 3 期海洋基本計画に基づき、我が国海洋政策を推進していくことが表明された。

1.2 海洋に係る国内体制

1. 2. 1 海事局、港湾局

運輸省海上交通局「平成 10 年版 日本海運の現状」において、“海上輸送は、直接海上運送に携わるもののみならず、港湾整備、船員労働、造船技術、航行安全システム等によって支えられ、これらのすぐれた蓄積と発達が一体となって、日本の海を身近で利用可能なものとしており、物流構造改革等時代の大きな変革に対応する各種の施策を講じるに当たっても港湾行政、船員行政、海上技術安全行政、海上保安行政と相互に密接な連携をとって進めることがより一層重要となっている。”と記載がある通り、平成初期には運輸省海上交通局、海上技術安全局、港湾局、海上保安庁が海事関係を所掌しており、他の省庁と協力して海洋関係の業務を受け持っていた。(出典：平成 10 年版 日本海運の現状)

2001 年には、省庁再編の一環として海上交通局と海上技術安全局を統合して海事局が誕生しており、これは中央省庁改革の目的である行政の総合性、戦略性、機動性を強化する観点から、海上交通局が所掌する海上交通事業と海上技術安全局が所掌する船舶に係る製造、安全・環境、船員分野等を一体的に所管し、海事行政を総合的かつ効果的に推進することを期待した組織改正であった。(出典：平成 12 年版 日本海運の現状)

1. 2. 2 海上保安庁

(1) 概要(H10 白書)

海事を所掌する機関の 1 つである海上保安庁は、海上における人命及び財産の保護並びに治安の維持を目的として、昭和 23 年に海上保安庁法に基づき、運輸省の外局として設けられた行政機関であり、所掌事務は警備救難業務、水路業務及び航路標識業務に大別できる。具体的には、海難の救助やマリナーの安全推進、海上交通の安全確保、海上防災対策、薬物・重機の密輸対策、密航対策、不審船事案への対応、領海警備、警備活動の展開、外国人漁業の取締り等の業務を行っている。(出典：海上保安レポート 2001)

業務においては、社会の要請の変遷に的確に対応しつつ、その責務をはたしており、平成初期には、海洋レジャーの多様化、活発化に対応した事故防止等の安全対策、海洋開発の進展に寄与する海洋調査と情報提供、海上保安業務への衛星利用等の施策を積極的に推進した。平成中期には、組織化・巧妙化・広域化する集団密航、悪質化する外国漁船による不法操業、薬物・銃器の密輸等に対応した監視・取締りの強化、尖閣諸島をはじめとする我が国周辺海域での領海警備、依然として海難事故が続く外国船舶の安全対策の実施、国際搜索救助体制や油防除体制の充実、船舶交通の安全に必要な情報の提供等の諸施策を積極的に推進した。

海上保安庁の組織体制は、全国を 11 の管区に分け、それぞれに管区海上保安本部を置き、本

庁がこれを統括する構成となっている。さらに、管区海上保安本部の事務の一部を分掌させるため、9年8月末時点では、管区本部の事務所として、海上保安（監）部66カ所、海上警備救難部1箇所、海上保安署51箇所、海上交通センター5箇所、航空基地14箇所、特殊警備基地1箇所、特殊救難基地1箇所、統制通信事務所11箇所、水路観測所4箇所、ロランセンター1箇所及び航路標識事務所86箇所を置いていた。その後の組織改正により、平成31年4月時点には、管区本部の事務所として、海上保安（監）部71カ所、海上保安航空基地2箇所、海上保安署61箇所、海上交通センター7箇所、航空基地12箇所、特殊警備基地1箇所、特殊救難基地1箇所、機動防除基地1箇所及び、水路観測所1箇所を置いている。

また、教育訓練機関として、海上保安大学校及び海上保安学校、さらに海上保安学校の分校として門司分校及び宮城分校を置いている。（出典：海上保安レポート2019年）

（2）業務体制の充実強化(10_危機管理 3.8.2～5 参照)

1. 2. 3 その他の国土交通省内関係部署

海岸法は建設省河川局防災・海岸課海岸室の所管であったが、省庁再編により国土交通省河川局砂防部保全課海岸室に移行した。港湾局海岸・防災課はそのまま国土交通省港湾局に存置された。

また、省庁再編では、国土交通省の総合的な政策の立案及び調整の部局として総合政策局が創設された他、国土交通省の所掌事務に属する重要な政策（海事・港湾を含む）に関する事務を総括整理するため、国土交通審議官が設置された。技術（海事・港湾・海岸に関連する技術を含む）に関する重要事項の企画及び立案並びに調整のため、大臣官房に技術総括審議官、技術審議官及び技術参事官が設置された。政策統括官（局長級）3名が設置され、そのうちの1名は交通（海事含む）に係る国際関係の重要な政策の調整を担当することとなった。（出典「オーシャンニューズレター第11号（2001.01.20発行）」海洋政策研究所、一部改変

https://www.spf.org/opri/newsletter/11_4.html

さらに、海洋基本法設置に伴い、国土交通省内に、海洋・沿岸域に関する政策を総合的かつ戦略的に推進するため、平成18年7月に省内に海洋・沿岸域政策推進本部（本部長：事務次官）を設置し、平成19年6月、同本部の本部長が主催する「海洋・沿岸域政策懇談会」を計3回開催した。（出典：国土交通省ウェブサイト

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/ocean/kadai.html>

1. 2. 4 他省庁における推進体制

海洋基本法の成立に伴い、海洋政策の推進に当たるための体制として総合海洋政策本部が設置された。総合海洋政策本部は、海洋に関する施策を集中的かつ総合的に推進するため、内閣に置かれる組織であり、

- ① 海洋基本計画の案の作成と実施の推進
- ② 関係行政機関が海洋基本計画に基づいて実施する施策の総合調整
- ③ その他海洋に関する重要施策の企画・立案・総合調整

に関する事務を行うこととされた。また、本部には、これらの任務の確実な実施を図るため、特定事項の審議を行う「法制チーム」と「境界海域チーム」が設置されるとともに、本部、法制チ

ーム、境界海域チームには、各々、関係府省の局長級のメンバーから成る幹事会が設置された。

さらに、「本部に、海洋に関する幅広い分野の有識者から構成される会議を設置し、その意見を反映させること」との基本法制定時における国会の決議を踏まえ、海洋に関する施策に係る重要事項を審議し、総合海洋政策本部長に意見を述べるための参与会議が設置された。なお、本部の事務処理は内閣官房において行うこととされており、その事務を処理するために、内閣官房に総合海洋政策本部事務局が設置された。

国土交通省の所掌する事務の例としては、以下があげられ、外務省、文科省、経産省などの他省庁と協力して、海洋に関する施策を進めることとなった。

- 海上輸送の確保、港湾の整備、船員・海技者の育成・確保、海上交通の安全の確保
- 海上の治安の維持、海上災害の防止、海難救助、海難審判、海岸の整備・保全
- 離島の保全・振興、海上気象・海水象の観測・提供・予警報、海洋情報の管理
- 海図の刊行、海洋汚染の防止、海事産業の振興

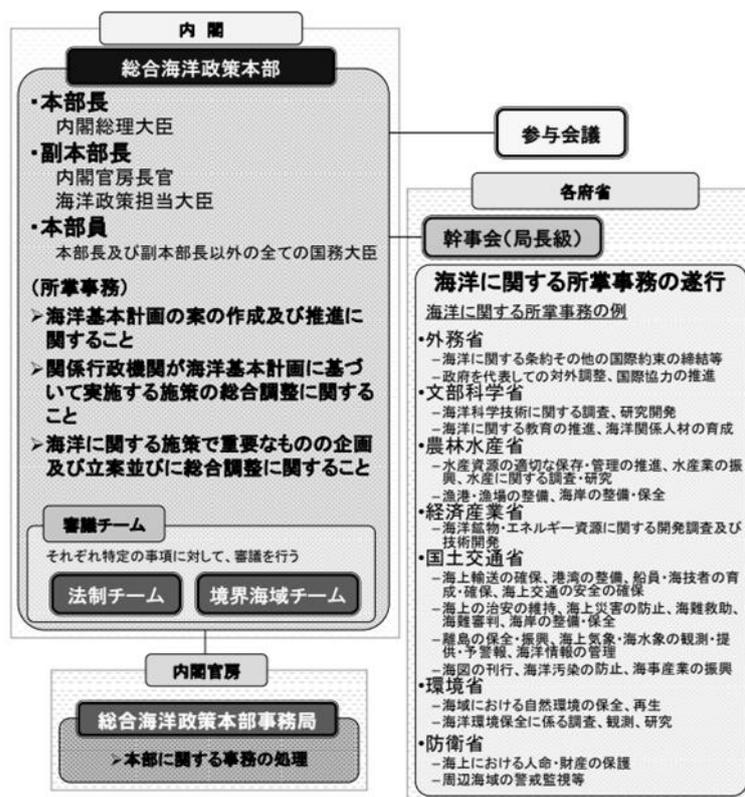


図 11-1 海洋基本法成立後の海洋政策の推進体制

出典：「平成 21 年版海洋の状況及び海洋に関して講じた施策」、内閣官房 総合海洋政策本部事務局
https://www8.cao.go.jp/ocean/info/annual/h21_annual/pdf/h21_annual_1_3.pdf

2. 国際的な条約・枠組みの下での、海上安全対策の強化

2.1 海上交通の安全

2.1.1 SOLAS 条約(海上人命安全条約)附属書の改正((H1~H29 白書))(国際船舶・港湾保安法について 10_危機管理 3.7.3 参照)

国際航海に従事する船舶の安全性の確保については、国際海事機関 (IMO) において検討さ

れ、「1974年の海上における人命の安全のための国際条約（74 SOLAS条約）」及び関連規則等が制定されている。

平成14年12月、国連の専門機関の一つであるIMO(国際海事機関)において、海事保安の確保に関して、SOLAS条約(海上人命安全条約)附属書の改正が行われ、16年7月に発効することとなった。この条約の主な内容は、船舶・港湾施設に対して保安計画の策定や保安職員の配置等を義務付け、基準に適合しない入港船舶に対しては、従来からのPSC(注)で行っている航行停止等の措置に加え、急迫した脅威があり、他に適当な手段がない場合には、入港禁止、港湾外退去等の措置を講ずることができるというものである。条約発効日に向けて、我が国国内の体制整備について関係者間で準備を進めており、国内法化のための法律案を第159回通常国会へ提出した。

(注)Port State Control `海上における人命の安全の確保及び海洋環境の保全等を目的にした寄港国における外国船舶への監督をいう。

2. 1. 2 海上保安庁「交通ビジョン」の策定(H1~H29白書)

海上保安庁では、平成15年以来、おおむね5年間に取組むべき船舶交通安全政策の方向性と具体的施策を「交通ビジョン」として位置づけており、平成30年4月に新たな「第4次交通ビジョン」を策定し、より広く海上安全を確保するための各種施策を推進した。

2. 1. 3 海上交通環境の整備(08_安全 2.3.2 参照)

- (1) 海上交通情報機構の整備(08_安全 2.3.2 (2)参照)
- (2) 航路標識・海図等の整備(08_安全 2.3.2(2)(4)参照)
 - a. コラム 世界測地系海図(08_安全 2.3.2(4)参照)
- (3) 広域電波航法システム(ロランC)の整備(08_安全 2.3.2(2)参照)

2. 1. 4 港湾・航路の整備(08_安全 2.3.2(6)参照)

- (1) 整備状況
- (2) 東京湾口航路整備事業
- (3) 大規模プロジェクトに係る安全対策の推進(東京湾横断道路)

2. 1. 5 航行安全対策

- (1) 船舶航行の安全確保
 - a. 自動船舶識別システム(AIS)(08_安全 2.3.2(5)参照)
 - b. 水先制度(08_安全 2.2.3(7)参照)
- (2) 乗船者の安全対策(08_安全 2.3.3(5)参照)
- (3) 捜索救助体制の整備
 - a. 概況(08_安全 2.3.4 参照)
 - b. 海上での初動体制の整備(08_安全 2.3.4 参照)

2. 1. 6 海難事故及び災害

- (1) 海難事故(08_安全 2.2 参照)
 - a. 事故件数(08_安全 2.3.1 参照)
 - b. 事故調査・原因究明(海難審判含む) (08_安全 2.3.1 参照)
- (2) 海上での災害(09_防災 3.1.2 海事 参照)

2.2 船舶の安全性

2. 2. 1 船舶・船員及び輸送の安全

- (1) 船体・船員の安全
 - a. 船舶の安全対策(08_安全 2.3.3(1)参照)
 - b. 船員の労働時間短縮と船員災害防止対策(HI～H10 白書)

労働時間の短縮が、我が国の重要政策の一つとされていることから、昭和 63 年、船員の労働時間の短縮を主とする内容とした船員法の改正を行い、平成元年 4 月から週平均労働時間を当面 48 時間以内とした。その実施に当たっては、パンフレットの配布、説明会の開催等により、新制度への円滑な移行と適切な実施を図った。

さらに、総トン数 700 トン未満の内航船（以下「小型船」という。）に乗り込む船員の労働時間及び休日について定めた「小型船に乗り組む海員の労働時間及び休日に関する省令」（以下「小労則」という。）を改正し、小型船に乗り組む船員についても平成 2 年 4 月 1 日から週平均労働時間を 48 時間以内とすることとなった。

大型船及び外航船に乗り組む船員については 4 年 4 月 1 日から、また、総トン数 700 トン未満の内航小型船に乗り組む船員については 5 年 4 月 1 日から、それぞれ週平均 48 時間から 44 時間に短縮した。労働時間の短縮については、4 年 6 月の「生活大国 5 か年計画」において、8 年度中に週 40 時間制を実現することが求められており、船員の分野においても、船員中央労働委員会の審議を踏まえつつ、週平均 40 時間労働制への移行等の労働時間法制の整備について検討を進めている。

猶予措置の対象であった総トン数 700 トン未満の内航船についても 9 年 4 月 1 日から週 40 時間労働制に移行し、行政窓口及び船員労務官による指導・啓蒙を通じてその定着に努めた。

船員災害防止については、第 5 次船員災害防止基本計画（昭和 63 年度～平成 4 年度）及び平成元年度同実施計画に基づき、中小船舶所有者における自主的な災害防止対策の推進、災害多発業種・地域に対する安全対策の充実強化等を図ったほか、総合安全診断システム（体と心の健康調べ）の確立のため実証が行われた。

総合安全診断システムは船舶の技術革新の進展、漁ろう手段の変革等船員を取り巻く労働環境が変化してきていることに対応し、船員に対して広く人間科学的診断（心の健康度、心的特性、安全に対する態度等）を実施し、船員の自己啓発を促進することによって船員各自の健康の維持増進を図るとともに、船舶所有の安全管理対策の向上に役立て、ひいては船員災害の防止に寄与させるものであり、平成 2 年度から実用化された。

平成 5 年には、災害発生率の減少傾向の鈍化に加え、船員の高年齢化、乗組員の少数化、外国人船員の混乗化といった労働環境の変化に伴う安全衛生面への悪影響が懸念されている状況等を踏まえて、第 6 次船員災害防止基本計画（5 か年計画）及び平成 5 年度船員災害防止実施計画を策定し、中小船舶所有者の安全衛生管理体制の整備等を含めた漁船及び汽船の死傷災害防止対策、

高年齢船員の死傷災害防止対策、中高年齢船員の疾病予防対策及び健康増進対策、外国人船員の混乗に係る安全衛生対策等の諸対策の推進を図った。

平成中期に入ると、船員の災害発生率は、昭和42年の第1次船員災害防止基本計画策定当時に比べて半減し、引き続き減少傾向にあったが、陸上産業と比較して船員の死亡災害発生率は約6倍と依然高く、また船員の高齢化、外国人船員との混乗化といった労働環境の変化により安全衛生面への悪影響が懸念された。このため、第7次船員災害防止基本計画（10年度～14年度）及び平成10年度船員災害防止実施計画においては、死傷災害防止対策、生活習慣病を中心とした疾病予防対策及び健康増進対策、混乗外国人船員に係る安全衛生対策等の推進を図った。

また、法定労働時間の遵守と航海の安全を確保するために、船員労務官による監査等を通じて、船舶の適正な乗組定員の確保に努めている。しかし、内航海運においては景況の悪化の中で、船員の過重労働といった実態が見受けられ、また、過少員数で運航する内航小型船の海難事故も発生したことなどから、特に、総トン数200トン未満の船舶について、甲板部の当直者が十分な休息を取れるだけの乗組員数を配乗するよう指導を行った。また、航海当直基準を見直し、航海当直の担当者に対し24時間につき最低10時間の休息時間を確保することなどとしたほか、内航船の総トン数等に応じた標準的な乗組定員（モデル定員）を官、公、労、使間における検討を踏まえ定めた。

c. 船舶や船員に関する国際基準への取組み(08_安全 2.3.3(8)参照)

(2) 危険物等の輸送の安全(08_安全 2.3.3(6)参照)

(3) リベリア貨物船座礁事故への対応(H2 白書)

平成2年1月25日午前0時23分頃、海上強風警報発令中の京都府経ヶ岬沖において、リベリア船籍の貨物船マリタイム・ガーデニア（7,027総トン、乗組員23人）が浸水を起こし、乗組員は全員救助されたが、その後、投錨していた船体が圧流され、同日午後5時50分頃付近海岸に座礁、船体に亀裂が生じ、燃料油等約916トンの大半が流出した。

海上保安庁は、事故発生と同時に第八管区海上保安本部に事故対策本部を設置し、排出油防除資機材等を集結するとともに、海上災害防止センター、第三港湾建設局、自衛隊、警察、地方公共団体の対策本部等の関係機関と協力して、防除措置を実施した結果、流出油の大半が回収されたので、3月31日、対策本部を解散した。なお、抜本的な対策として、船内残油の抜き取り及び船体撤去を実施する必要があることから、引き続き舞鶴海上保安部に対策室を設置して、サルベージ作業を指導し、船体撤去の完了を確認の上、6月12日、対策室を解散した。

(4) タンカー輸送に係る安全・環境対策の推進(10_危機管理 3.6(1)参照)

「エクソン・バルディーズ」号の座礁事故、「マースク・ナビゲーター」号の衝突・炎上事故など大型タンカー事故が跡を絶たず、世界的にタンカー輸送に係る安全・環境対策に対する関心が高まっている。IMO（国際海事機関）においても、「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書」（MARPOL73/78条約）の改正などの取組みがなされ、我が国としても、平成5年3月、タンカーに対する二重構造化等の義務付けを内容とする所要の国内法整備を行い、条約改正の発効にあわせて5年7月から施行した。

さらに、運輸省では、5年1月の「マースク・ナビゲーター」号の事故以来、タンカー輸送に係

る対策の一層の充実を図るため、①5年2月、アセアン海域における油防除対策（OSPAR計画）の前倒し実施を決定し、②5年3月及び4月、外国籍のタンカー等に対する集中的なポートステートコントロール（寄港国による監督）を実施したほか、③5年2月から「タンカー輸送の安全対策に関する懇談会」等において総合的な対策を検討するとともに、IMOに対してタンカーの安全対策の強化を働きかけるなどの積極的な貢献を行った。

- a. 海洋汚染及び海洋変動(08_安全 2.3.3(3)参照)
- b. 国際的な海洋汚染防除体制の整備(08_安全 2.3.3(3)参照)
- c. 油タンカーの構造問題と海洋汚染対策(08_安全 2.3.3(3)参照)

（5）海上災害防止センターへの流出油防除訓練施設整備(H8 白書)

海上災害防止センターに、実際に油を使用して回収装置の操作等が可能な訓練水槽、漂着油の回収・清掃実習のための模擬海岸プール、漂着油拡散予測等のシミュレーション実習のための研修棟等、世界でも画期的な流出油防除訓練施設が完成した。

同センターでは、この施設を活用して、実際に油を使用する等により流出油防除訓練の充実を図るとともに、平成8年7月から、実践的な3つの訓練コース（海洋汚染対応、海上汚染実習、沿岸汚染実習）を開設し、油防除に有為な人材の育成に有効な訓練を実施した。

また、同施設を活用し、8年度から5ヵ年計画で、我が国へのタンカールート周辺国（15カ国）の海上防災担当要員の育成を目的とした人材育成事業を開始する等、国際協力の推進に向けた業務内容の充実を図った。

（6）相次ぐ大規模油流出事故への対応(H9 白書)

平成9年1月2日、ロシア船籍タンカー「ナホトカ号」が、島根県隠岐諸島沖で2つに折損する事故が発生し、船尾部は約2,500mの海底に沈没し、船首部は漂流後、福井県三国町沖に着底した。この事故により、推定約6,240klの重油が流出、日本海沿岸に広範囲にわたって漂着し、我が国としては過去最大規模の油流出災害となり、タンカーによる油流出事故の重大性を改めて認識させられる結果となった。

事故後の災害応急対策については、運輸大臣を本部長として設置された「ナホトカ号海難・流出油災害対策本部」を中心として関係省庁相互の密接な連携と協力の下進められ、運輸省においても、海上保安庁の巡視船や港湾建設局の大型浚渫兼油回収船「清龍丸」等による油防除作業に全力で取組んだところである。これらの政府の取組みと関係機関や地方自治体、地域住民、ボランティア等による取組みの結果、現在では漂着油及び浮流油はほとんど認められない状況となった。

また、9年7月2日には、パナマ船籍の大型タンカー「ダイヤモンドグレース号」が東京湾中ノ瀬付近において浅瀬に接触、推定約1,550klの原油が流出する事故が発生した。

この事故については、運輸大臣を本部長とした「ダイヤモンドグレース号油流出事故非常災害対策本部」を設置し、関係機関等が協力して迅速かつ懸命に流出油の防除作業に取組んだ結果、約1週間後には浮流油が認められなくなった。

運輸省においては、これらの油流出事故の重大性に鑑み、二重構造タンカーへの代替促進等の事故再発防止策や、巡視船等に搭載可能な大型油回収装置等の油防除資機材の整備、大型浚渫兼油回収船の建造等の油防除対策等について、総合的な検討を行った。

(7) 放置座礁外国船に対する対応(08_安全 2.3.3(7)参照)

2. 2. 2 検査体制の整備

(1) 国際安全管理 (ISM) コードへの対応(08_安全 2.3.3(9)参照)

(2) 外国船舶監督官の創設(H9 白書)(08_安全 2.3.3(10)参照)

平成9年4月1日より、我が国に入港する外国船舶への立入検査（ポートステートコントロール PSC）を行う外国船舶監督官46名が全国の地方運輸局等14官署に配置された。従来は、このPSC業務を、船舶の構造・設備に係る部門については船舶検査官が、船舶職員の証明書の所有の有無、船舶の航海当直体制に係る部門については船員労務官等がそれぞれ別個に実施してきた。しかしながら、近年の人的な要因による海難等の増加により、国際的にもPSCの充実強化が求められ、根拠規定となる国際条約が改正、強化されたことから、より効果的かつ効率的なPSC業務の実施のため、同業務を一元化した専従組織である外国船舶監督官を創設するに至った。

9年1月、ロシア船籍のタンカー「ナホトカ号」の沈没事故が発生し、重大な海洋汚染と海洋資源の被害を招いたこともあり、外国船舶監督官はこのような重大な事故の再発防止に大きな役割を担うものとして期待された。

2. 2. 3 搜索・救助体制の構築

(1) GMDSS の活用(H1～H5 白書)

「全世界的な海上遭難・安全制度」(GMDSS)は、現行の海上における無線通信システムの問題点を根本的に解消するため、衛星通信技術、デジタル通信技術等最新の通信技術を利用して、いかなる海域の船舶も陸上からの航行安全に関わる情報を適切に受信することができ、また、遭難した場合は、搜索救助機関や付近航行船舶に対して、迅速に救助要請を行うことができる全地域的な遭難・安全通信体制を確立しようとするもので、平成4年2月には、この制度を世界的なレベルで導入するための改正SOLAS条約が発効する予定となった。

運輸省においても、この制度を円滑に導入するため、GMDSS関連設備の一部について技術基準を定めたが、今後さらに非条約船へのGMDSS導入の検討を行うと同時に、船舶安全法及び関係法令の改正を進めることとした。

3年5月には、GMDSSの導入に必要な船上設備の義務付け、無線部に係る新たな海技資格（海技士（電子通信））の設定等を内容とする船舶安全法及び船舶職員法の改正を行った。また、関係政省令の整備を行った。

平成4年2月1日には、「1974年の海上における人命の安全のための国際条約」の改正条約が発効し、GMDSSの導入が全世界的に開始された。海上保安庁及び気象庁においては、4年2月1日から運用を開始したGMDSSに関連して、NAVTEXシステム及びINMARSAT-EGCシステムにより、航行警報等の提供及び海上予報・警報の発表を開始した。

7月10日には、我が国は、地上部分提供国として「国際的なコスパス・サーサット計画」と提携した。

また、国際海事機関(IMO)では、極軌道衛星を利用して、船舶の遭難時における遭難通信を搜索救助機関に伝えるシステムを1992年から世界的に導入することとしていた。このシステムは、遭難船舶に対し迅速な救助活動を可能とするなど海難発生時における人命救助にとって画

期的なシステムであり、海上保安庁では、同システム対応した地上局の整備に平成元年度から着手した。

しかし、極軌道衛星を利用するシステムでは、遭難情報をリアルタイムに入手できないことがあるため、アメリカ等のIMO加盟主要国では、静止気象衛星を補完的に利用するシステムの検討を行っている。我が国としても、静止気象衛星5号を利用した同システムの実験を行うこととし、平成元年度から、同衛星に搭載するための捜索救難信号中継器の開発に着手した。

(2) 捜索救助に係る体制(H1～H25 白書)

昭和60年6月に発効した「1979年の海上における捜索及び救助に関する国際条約」(SAR条約)を受けて、昭和61年12月に米国との間で締結された捜索救助に関する国際協定により、我が国は本邦からほぼ1200海里に及ぶ広大な海域において、捜索救助を行う責務を有することとなった。このため、海上保安庁では、従来からの捜索救助体制の整備に加えて、昭和57年度からヘリコプター搭載型巡視船と航空機を中心とする機動力に優れた広域哨戒体制の整備を推進しており、9月には、海上保安庁として初めての大型ジェット飛行機(ファルコン900)が就役したところである。このほか、効率的な捜索救助に資するため船位通報制度(JASREP)を運用した。

さらに、平成4年2月から導入予定のGMDSSに対応し、元年度から関連陸上施設の整備に着手した。

迅速な救助を行うためには、事故の発生情報を早期に把握することが肝要であることから、24時間体制で、海上における遭難及び安全に関する世界的な制度(GMDSS)に対応した遭難周波数の聴守及び緊急通報用電話番号「118番」の運用を行うなど、情報収集体制の強化を図った。

また、海難及び人身事故の約95%は沿岸20海里内で発生していたこと等から、これらに迅速かつ的確に対応するため、レンジャー救助技術と救急救命措置能力等を兼ね備えた要員として、機動救難士(平成14年10月福岡航空基地)、救護士(15年4月函館、美保、鹿児島航空基地)を配置し、ヘリコプターの機動性、捜索能力、吊り上げ救助能力等を活用した救難体制の充実強化に努めているほか、特殊な海難に対応するための資機材及び人員等の強化、救急救命士の養成、洋上救急体制の充実など、救急救命体制の強化を図った。

平成20年には、マリンレジャー振興等の拠点である「海の駅」に緊急輸送支援機能を付加し、地域の防災・救難体制を推進した。

平成25年には、海上保安庁では、迅速かつ的確な救助を行うため、24時間体制で遭難周波数の聴守及び緊急通報用電話番号「118番」の運用を行うなど、事故発生情報の早期把握に努めた。また、特殊救難隊、機動救難士、潜水士等の救助技術・能力の向上を図るとともに、救急救命士が実施する救急救命処置の質を保障するメディカルコントロール体制の充実・強化、巡視船艇・航空機の高機能化等、救助・救急体制の充実・強化を図った。さらに、関係省庁、地方公共団体、民間救助団体等との連携についても充実・強化を図った。

2.3 海洋環境の利用と周辺施設整備

2.3.1 海洋レジャーの推進

(1) Marine99 計画(17_観光 1.2.2 参照)

(2) 旅客船及びプレジャーボート(08_安全 2.3.3(4)(5)参照)

- a. 旅客船及びプレジャーボート等海洋レジャーに係る安全対策(08_安全 2.3.3(4)(5)参照)
- b. 小型船舶登録制度の創設(08_安全 2.3.3(4)(5)参照)
- c. 小型船舶操縦士免許制度の見直し(08_安全 2.3.3(4)(5)参照)
- d. パトロール及び関係者への啓蒙活動等による安全の確保(08_安全 2.3.3(5))
- e. 放置艇(不法係留船を含む)対策(08_安全 2.3.3(5)参照)
- f. 沈没船(プレジャーボート)対策(08_安全 2.3.3(5)参照)
- g. 運航管理制度の拡充(08_2.3.3(4)参照)

(3) 海事思想の普及(H2～H8 白書)

a. 海の記念日

海への関心を高め、理解を深めることを目的とする「海の記念日」(7月20日)は、平成2年には第50回を迎え、これを記念する式典・祝賀会が、天皇・皇后両陛下御臨席の下、東京において盛大に開催された。

四面を海に囲まれた我が国では、海運、造船、港湾等の海事産業や漁業をはじめ、海洋開発やウォーターフロントの整備、海洋性レクリエーションの進展など、海の利用は急速に多様化してきていた。また、海上における安全の確保と全地球的規模での海洋環境の保全が求められており、海の重要性は多方面にわたってますます深まりつつあった。運輸省では、7月20日から31日までを「海の旬間」とし、関係団体の協力の下、全国各地で様々な行事を開催したほか、「海の記念日」の趣旨の一層の定着をめざし、昭和61年から全国の主要港湾都市の持ち回りで「海の祭典」を開催しており、平成2年には東京で開催された。これらの行事を通じ、多くの人々が、海を身近なものとし、海の重要性について認識を深めることが期待された。

平成4年の「海の記念日」でも、全国で各種の記念行事が行われたが、日本女性で初めてヨットによる世界一周単独無寄港航海に成功した今給黎教子さんも、海事思想の普及に多大な貢献を行ったとして運輸大臣から表彰された。

平成5年の「海の旬間」(7月20日～7月31日)においては、全国各地で講演会、体験乗船、海洋関係施設の一般公開など海に関する様々な行事が盛大に行われた。また、海への理解を一層深めるために開催されている「海の祭典」についても、第8回である今年は、北海道小樽市において開催され、記念式典、「海」をテーマとしたシンポジウムの開催、親子体験クルーズ、練習帆船「日本丸」の船内見学会、海と港に親しむコーナーを設けた「まりんフェスティバル」など多彩な行事が繰り広げられ、多数の人々が参加した。

b. 国民の祝日「海の日」制定

平成7年2月28日、国民の祝日に関する法律(祝日法)が改正され、8年から7月20日は、海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願うことを目的とする14番目の国民の祝日「海の日」となった。

7月20日は、昭和16年の次官会議で「海の記念日」として制定され、今日まで長年親しまれ

てきたが、近年、「海の記念日」を国民の祝日にしようという機運が高まり、海事関係団体等で組織する「国民の祝日「海の日」制定推進国民会議」が中心となり、全国各地で署名運動が行われた結果、祝日制定を求める署名が1,038万人に達し、47すべての都道府県議会を含む全国7割の2,280地方議会で「海の日」祝日化を求める意見書が採択された。

平成8年には、国民の祝日に関する法律が改正され、7月20日は「海の恩恵に感謝するとともに、海洋国日本の繁栄を願う日」として国民の祝日「海の日」の第一回を迎えた。

当日は、東京において皇太子、同妃両殿下のご臨席の下記念式典が行われ、橋本内閣総理大臣による「海の日」宣言等、盛大に祝賀行事が行われた。また、全国各地でも「海の日」を中心に数多くの慶祝行事が行われた。この「海の日」が、海と私たちの生活との関わりについて理解と関心を深める日として広く国民各層に親しまれるよう、運輸省としても積極的に取り組んでいくこととした。

(4) マリーナの整備(08_安全 2.3.3(5)参照)

2. 3. 2 海岸整備

(1) ふるさとの海岸づくり(H1~H5 白書)

豊かさを実感できる国民生活の実現を目指して、全国で地域特性に応じた豊かで魅力のあるまちづくりが展開される中で、運輸省では港湾海岸における海岸保全施設整備事業を進めていくにあたって「ふるさとの海岸づくり」を提唱した。

「ふるさとの海岸づくり」では、従来の防護優先の海岸整備から、海岸が持っている貴重な価値を再評価し、地域住民に親しまれ、海辺とふれあえる美しい景観を持つと共に、背後のまちづくりと一体となった安全で潤いのある海岸空間の創造へと転換を図ろうとするものである。平成元年度には、今後の模範となるような事業計画を選定して、その重点的整備を図り、その効果を広く全国に普及させるべく、津田港海岸を始め、全国4港においてふるさと海岸整備モデル事業を実施した。

5年度には全国277の港湾海岸で高潮、侵食対策事業を推進し、特に津田港海岸等24海岸においては、元年度に創設した「ふるさと海岸整備モデル事業」によって、消波機能を持つ海浜等を整備するとともに、地域住民が気軽に海辺とふれあえる質の高い海岸保全施設の整備を重点的に実施した。

(2) エコ・コースト事業(H8~H20)

海岸は、極めて優れた自然的な価値を有しており、地球環境を保全する重要な空間でもある。海岸の整備に際しては、生物の生息環境や周辺の自然景観に配慮した「エコ・コースト事業」を広島県竹原港等20海岸で実施した。また、白砂青松の復元を図るため、治山事業と連携した「海と緑の環境整備対策事業」を新潟港で実施した。

平成15年度には、既に防護機能が確保されている海岸において、地域住民等の参画により、生態系に配慮した既存海岸保全施設の改良が行えるようエコ・コースト事業制度の拡充を平成15年度に行い、計画策定やモニタリング等を実施した。また、自然環境に配慮した海岸づくりの進め方及び藻場・干潟の喪失、砂浜の減少、沿岸域での新たな利用の拡大等をはじめとする諸問題に対応した望ましい沿岸域管理のあり方について、検討を行った。

エコ・コースト事業を平成20年度は19箇所を実施した。

(3) 「沿岸域圏総合管理計画策定のための指針」の策定

海岸を含む沿岸域の整備については、1998年3月31日に閣議決定された第5次全国総合開発計画である「21世紀の国土のグランドデザイン」において、沿岸域圏を自然の系として適切に捉え、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することとされており、国は計画策定の指針を明らかにすることとされている。

これを受けて、2000年2月23日、「沿岸域圏総合管理計画策定のための指針」が策定された。これによれば、全国48区分の沿岸域圏に関し、良好な環境の形成、安全の確保、多面的な利用に関する10年を目安とする期間の基本方針を定めるマスタープランとしての沿岸域圏総合管理計画が、関係地方公共団体（都道府県及び政令指定都市等）を中心に、他の行政機関、企業、地域住民、NPO等の多様な関係者の代表者を構成員とする沿岸域圏総合管理協議会によって策定され、それを関係地方公共団体の長が認定し、その円滑かつ確実な実施について指示することが想定された。

沿岸域の中でも利用の密度の高い東京湾、大阪湾、伊勢湾に関しては、首都圏基本計画、近畿圏基本整備計画、中部圏基本開発整備計画が沿岸域の総合的な利用と保全の方策を示した。

さらに、2000年6月21日には、経団連から意見書「21世紀の海洋のグランドデザイン」が出された。その中では、海を調査（よく知る）、利用（賢く利用する）、保全（守る）することにより、海面、海中、海底を3次元的にバランス良く活用すべきことを主張し、そのために産官学の一体的取組み、関係省庁の一体的取組みの下での総合的な開発が必要とし、沿岸域の活用に「従来の陸からの視点のみではなく、海からの視点も加え、沿岸域の総合的な管理により、開発・利用・保全を三位一体的に推進すべき」とする提言がなされている。

（出典：海洋白書 2004 創刊号）

3. アジア諸国との海上保安の枠組み構築

3.1 国際関係の緊張と対応

3.1.1 海上における国際組織犯罪対策（10 危機管理 1.2.1 海上犯罪対策参照）

（1）国際組織犯罪対策(H13～H29 白書)

最近の海上犯罪の傾向として、国内密漁事犯では、密漁者と買受業者が手を組んだ組織的な形態で行われる場合や、暴力団が資金源として関与する場合などが見受けられるほか、海上環境事犯では、処理費用の支払いを逃れるために廃棄物を海上に不法投棄する等の事犯も発生している。さらに、外国漁船による違法操業事犯でも取締りを逃れるために、夜陰に乗じて違法操業を行うものなどが発生しており、密輸・密航事犯では、国際犯罪組織が関与するものも発生している。このように各種海上犯罪については、その様態は悪質・巧妙化しており、依然として予断を許さない状況にあり、海上保安庁では、巡視船艇・航空機を効率的かつ効果的に運用することで監視・取締りや犯罪情報の収集・分析、立入検査を強化するとともに、国内外の関係機関との情報交換等、効果的な対策を講じ、厳正かつ的確な海上犯罪対策に努めている。

国際組織犯罪に対しては、政府内に、平成7年9月「銃器対策推進本部」、9年1月「薬物乱用対策推進本部」、13年7月「国際組織犯罪等対策推進本部」がそれぞれ設置され、関係機関が連携し、薬物・銃器の密輸、密航事犯の組織犯罪に対する対策を強化してきた。特に、薬物乱用対策推進本部では、海路による薬物密輸の増加を踏まえ、15年7月、中国・北朝鮮ルート等海路による密輸入への対応の強化を盛り込んだ「薬物乱用防止新五か年戦略」を策定している。

また、平成中期には各管区海上保安本部に国際刑事課または国際犯罪対策室及び第三管区海上保安本部に「国際組織犯罪対策基地」を設置し、情報収集・分析体制及び機動的かつ広域的な捜査体制を強化してきた。さらに、中国、北朝鮮、東南アジア諸国等からの直航船をはじめとする外国船舶への立入検査、監視を強化するため、これらの要員の整備を行った。

(コラム) 国内初の瀬取りによる金地金密輸入事件等を摘発

海上保安庁では、平成 29 年 5 月に関係機関と合同で、瀬取り(洋上における積荷の受け渡し)による金地金密輸入事件を摘発しました。この事件では、来日中国人及び日本人が、小型船舶を利用して、東シナ海海上において国籍不詳の船舶から金地金約 206kg を瀬取りし、佐賀県唐津市の漁港に密輸入しようとした。

これは、「国内初」の瀬取りによる金地金密輸入事件であり、一件当たりの押収量は「過去最大」となりました。

また、同年 10 月には中国人乗組員及び香港人乗客等によるクルーズ船を利用し、金地金約 27kg を沖縄県那覇市の港に密輸入した事件も摘発しています。

これらの摘発により、平成 29 年における金地金の年間押収量は過去最大となる約 233kg となりました。

このほか海上保安庁では、海上からの覚醒剤等の密輸に対して取締りを徹底し、小型船舶を利用した瀬取り、海上コンテナ貨物への隠匿による密輸入事犯を摘発しています。

(2) 悪質密漁事犯対策(H15 白書)

暴力団対策法の施行(平成 4 年)により、資金源確保に窮した暴力団は、沿岸部の密漁に着目し、全国各地で密漁事犯が増加傾向にある。組織化や供用船舶の高性能化により、悪質・巧妙化の様相を呈する最近の密漁事犯は、水産資源の枯渇による食生活への影響という問題にとどまらず、暴力団への資金供給や犯罪組織への少年の関与につながるほか、密漁関係者の暗躍等により地域の治安の悪化を招く等、国民の安寧な生活に対する脅威となっている。そのため、これらの犯罪組織の撲滅と事犯の根絶は焦眉の急であり、関係機関や地域住民等との連携協力、監視取締り実施時の追跡や情報収集を推進している。

また、外国漁船による我が国領海及び排他的経済水域における違法操業は、我が国がその貴重な水産資源を枯渇から守るため、主権又は主権的権利の行使として設定した漁業秩序を著しく乱す行為であることから、断固とした取締りを行う必要がある。しかしながら、違法操業を行う外国漁船が、高速・高性能化しており、時に他国領海内に逃げ込まれ、逃走を許してしまう状況であることから、関係国当局機関との情報交換、通報等に係る連携を強化するとともに、巡視船艇及び搭載する捕捉資器材等取締装備の充実整備等を行っている。

(3) 悪質・潜在海上環境事犯対策(H15 白書)

近年は、国際条約の改正を受けて汚水の海洋への排出が厳しく規制されるなど、海洋環境保全をめぐる動きは非常に活発となってきている反面、廃棄物等の陸上処理場がひっ迫していることや、汚水等を適正に処理するための費用負担を逃れようとする者が跡を絶たないことから、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は続発している。一方で、犯行手口の悪質・巧妙化、潜在化に加え、現場の取締り勢力も業務ニーズの多様化等により、その運用がひっ迫

しつつあることから、近年検挙件数は減少傾向が続いていた。海上環境事犯は、景観の悪化、廃棄物や汚水中の有害物質による水質の汚染、水産資源への悪影響等を通じ、国民の健康かつ安全な生活に対する脅威となっているが、環境にかかる規制が強化されてきている中、今後さらに増加していくことが予想される。

このため、なお一層関係機関等と連携協力して悪質事業者等に係る情報共有体制を構築するとともに、監視体制の見直し・強化、情報収集・分析能力の強化、犯罪鑑識体制の整備を行うことで犯罪取締体制を効率化・強化し、国民の生活環境悪化の防止に万全を期すこととしている。

3. 1. 2 不審船・工作船事案と対応(10_危機管理 3.4 参照)

- (1) 概況(10_危機管理 3.4 参照)
- (2) 高速特殊警備船等の配備(10_危機管理 3.4 参照)
- (3) 海上保安庁法の改正(10_危機管理 3.4 参照)
- (4) 九州南西海域における工作船事件(10_危機管理 3.4 参照)
- (5) 尖閣諸島周辺海域の中国公船航行(10_危機管理 3.4 参照)

3. 1. 3 テロ事案と対策(H25～H29 白書)(10_危機管理 1.3.2 参照)

テロの未然防止措置として、臨海部の原子力発電所、石油コンビナート等の危険物施設、米軍施設等に対する巡視船艇・航空機による所要の警備を行った。また、ゴールデンウィークや夏休み、年末年始等の旅客の移動が活発となる期間には、人が多く集まる旅客船ターミナルの警戒を重点的に実施した。テロの未然防止のためには、関係機関はもとより民間との連携が重要であり、海上保安庁では、海事関係者や事業者等に自主警備の強化を働きかけるとともに、不審情報の提供依頼等を行い、地域と連携した取組みを実施した。

不審船・工作船は、我が国領域内における重大凶悪な犯罪に関与している疑いがあり、その目的や活動内容を明らかにするためには、確実に不審船を停船させて立入検査を実施し、犯罪がある場合の犯人逮捕等適切な犯罪捜査を行う必要がある。このため、不審船・工作船への対応は、関係省庁と連携しつつ、警察機関である海上保安庁が第一に対処することとなっていた。

海上保安庁では、各種訓練を実施するとともに、関係機関等との情報交換を緊密に行い、不審船・工作船の早期発見に努めるとともに、不審船対応能力の維持・向上に努めた。

具体的なテロ対策として、「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」に基づく国際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びポートステートコントロール(PSC)を通じて、保安の確保に取り組んでいる。また、引き続き、警察や海上保安庁等も交えた保安設備の合同点検を実施し、一層の保安対策の強化を図った。

また、テロの未然防止措置として、原子力発電所や石油コンビナート等の臨海部重要施設に対して、巡視船艇・航空機による監視警戒を行っているほか、多くの人が集まる旅客ターミナル、フェリー等のいわゆるソフトターゲットに重点を置いた監視警戒を実施した。また、事業者等に対する自主警備の徹底の指導、テロ対処訓練の実施促進、乗客等に対するテロへの危機意識の向上や不審事象の早期通報の呼びかけ、合同テロ対策訓練の実施、海上・臨海部テロ対策協議会の開催等、関係機関や地域との緊密な連携のもと、官民一体となってテロ対策に取り組むとともに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、テロ対策の強化について検討を行

った。

(1) 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(H20～H29 白書)

「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」による、国際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びPSCを通じて、海事保安の確保に取り組んでいる。また、同法が適用されない内航船舶や内航船舶が利用する港湾施設においても、警戒強化、不審物等への注意喚起、ゴミ箱の集約等のテロ対策の実施を指導している。平成後期には、国際港湾施設に対する立入検査結果及び海外における保安水準等を踏まえ、保安対策をより一層徹底している。

(2) 拡散安全保障イニシアティブ(PSI)(H15 白書)

近年、世界各地で組織的なテロ活動が続発し、最近では、核・化学・生物兵器といった大量破壊兵器、その運搬手段及びその関連物資がテロリストの手に渡る危険性が強く懸念され、国際社会の平和と安定に対する深刻な脅威となっている。

平成15年5月には、日本を含む11カ国が参加して、大量破壊兵器等の拡散防止のため参加国が共同してとりうる措置を検討する「拡散安全保障イニシアティブ」(Proliferation Security Initiatives)が始められた。同年9月にはPSIの基本原則である「阻止原則宣言」がまとめられ、今後、参加国が単独で又は連携して、国内権限、国際法及び国際的な枠組みの下での義務に合致する範囲内で、拡散阻止のための行動をとることとなった。最近では、同宣言の内容を支持し、PSIの活動に参加する国が増えつつある。海上保安庁は、関係省庁とともに、阻止原則宣言の具体化のための議論に貢献するとともに、平成15年9月には豪、珊瑚海沖における豪主催の海上阻止訓練に参加、その後の西・仏主催の海上阻止訓練にもオブザーバー参加(陪席参加)した。今後とも、我が国の政府方針に従い、大量破壊兵器等の拡散阻止に積極的に取り組んでいくこととしている。

3. 1. 4 海賊事件と対策(10_危機管理 3.3 参照)

(1) 概況(10_危機管理 3.3 参照)

(2) ソマリア沖、アデン湾の事案への対応(10_危機管理 3.3 参照)

(3) 近年の海賊の発生状況(10_危機管理 3.3 参照)

4. 海洋基本計画に基づく国家的取組

4.1 海洋基本計画

4.1.1 国連海洋法条約の発効(H8 白書)

国連海洋法条約は国連海洋法会議の結果作成され、平成6年11月に発効した。同条約は領海、排他的経済水域、深海底、海洋環境の保護及び保全等の分野の規定を設け、海洋に関する権利義務関係一般を包括的に規律していた。

我が国としても、速やかにこの国際的な法的秩序に参画するべく、同条約締結及び関連国内法整備に取り組み、我が国についての同条約の効力発生にあわせて、関連国内法が8年7月20日から施行された。さらに、新たに設定された広大な排他的経済水域等における海上保安庁の監視・取締り体制の充実強化、200海里を超える大陸棚の限界の設定のための海洋調査等を推進する

こととした。

この施行日の8年7月20日は、「海の日」が初めて国民の祝日とされた日であり、「海の憲法」とも言われる国連海洋法条約は、まさに「海の日」から始まることとなった。

4. 1. 2 海洋基本法の成立、海洋基本計画の策定(H20 白書)

四方を海に囲まれた我が国において、国際的協調の下に海洋の平和的・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ことの重要性にかんがみ、平成19年4月に成立した「海洋基本法」に基づき、5年後を見通した政府の海洋に関する基本的な計画を定めた「海洋基本計画」が20年3月に閣議決定された。「海洋基本計画」では、安全・安心な国民生活の実現に向けた海洋分野での貢献等の政策目標を掲げ、それを達成するための基本的な方針や、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策等が掲げられた。

同計画では、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策として、以下の11分野が示された。

① 我が国における海洋保護区の設定の推進

生物多様性の確保や水産資源の持続可能な利用に資するため、海洋保護区について、我が国におけるあり方を明確化するとともに、その適切な設定を推進する。

(関係府省：文部科学省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省 等)

② 大陸棚延長のための対策の推進

我が国の200海里の排他的経済水域の外側において「海洋法に関する国際連合条約(国連海洋法条約)」に定める大陸棚の延長を確保するため、大陸棚調査を実施するとともに、条約に基づき設置された「大陸棚の限界に関する委員会」に提出する資料の作成、委員会での審査への対応等を行う。

(関係府省：外務省、文部科学省、経済産業省、国土交通省 等)

③ 外国船による科学的調査・資源調査への対応

我が国の排他的経済水域等における鉱物資源の探査の管理及び外国船による科学的調査が我が国の同意を得ずに実施される等の問題への対応策について、制度上の整備を含め検討し、適切な措置を講じる。

(関係府省：外務省、文部科学省、農林水産省、経済産業省、国土交通省 等)

④ エネルギー・鉱物資源の計画的開発

平成21年3月に「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画」を策定し、同計画の下で排他的経済水域等に賦存する石油・天然ガス、メタンハイドレート、海底熱水鉱床等の探査・開発を着実に推進し、メタンハイドレート及び海底熱水鉱床については、今後10年程度を目途に商業化を目指す。

(関係府省：経済産業省 等)

⑤ 安定的な国際海上輸送の確保

我が国の外航海運業の国際競争力の向上を図るとともに、日本籍船及び日本人船員の確保を図るための施策を講じる。

(関係府省：国土交通省 等)

⑥ 海洋の安全に関する制度の整備

我が国周辺海域等における不審船、密輸・密航等の犯罪に関わる船舶の侵入や航行の秩序を損なう行為を防止するため、制度上の整備を検討し、適切な措置を講じる。

(関係府省：外務省、国土交通省、防衛省、警察庁 等)

⑦ 排他的経済水域等での一体的な調査の推進

各府省等が実施する海洋調査について、効果的・効率的な調査を促進するため、調査海域、調査項目等の調整を行うとともに、海洋管理に必要な基礎情報の収集・整備を重点的に推進する。

(関係府省：文部科学省、農林水産省、経済産業省、国土交通省 等)

⑧ 海洋に関する情報の一元的管理・提供

政府関係機関において保有している海洋に関する情報について、一元的管理・提供する体制を整備し、海洋産業の発展、科学的知見の充実、各機関の効果的・効率的な行政の実現を図る。

(関係府省：文部科学省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、防衛省 等)

⑨ 海洋に関する研究開発の促進

経済団体や学界等から提案される海洋に関する府省横断的な研究プロジェクト等の構想のうち、他の施策に優先して行う必要があると認められるものについて、関係府省による対応体制を整備し、総合的に推進することにより、海洋の研究開発活動の活性化に資する。

(関係府省：文部科学省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省 等)

⑩ 沿岸域の総合的な管理

総合的な土砂管理の取組の推進等の海域・陸域一体となった施策、海面利用のルールづくり、沿岸域における関係者の連携体制の構築等を推進するとともに、地域の実情も踏まえた沿岸域管理のあり方を明確化し、施策を推進する。

(関係府省：農林水産省、国土交通省、環境省 等)

⑪ 海洋管理のための離島の保全・管理

広大な管轄海域を設定する根拠の一部となる等の重要な役割を担う離島について、海洋政策推進上の位置付けを明確化し、保全管理に関する基本的な方針を策定するとともに、離島の保全・管理、振興を推進する。

(関係府省：文部科学省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省 等)

(H8 白書)

図2. 海洋基本計画の概要



我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上
海洋と人類の共生への貢献

図 11-2 海洋基本計画の概要

出典：「平成21年版海洋の状況及び海洋に関して講じた施策」、内閣官房 総合海洋政策本部事務局
https://www8.cao.go.jp/ocean/info/annual/h21_annual/pdf/h21_annual_1_3.pdf

4. 1. 3 新たな海洋基本計画の策定(H26,29 白書)

海洋基本計画については、おおむね5年程度で見直すこととされていることを受けて、25年4月26日に新たな海洋基本計画が閣議決定された。

新たな海洋基本計画では、東日本大震災以降の防災・エネルギー政策の見直しや、メタンハイドレート等の海洋エネルギー・鉱物資源への期待の高まり、さらには海洋権益保全を巡る国際情勢の変化等の社会情勢の変化を踏まえ、海洋立国日本の目指すべき姿として①国際協調と国際社会への貢献、②海洋の開発・利用による富と繁栄、③「海に守られた国」から「海を守る国」へ、④未踏のフロンティアへの挑戦の4つを取組姿勢と目指すべき方向性の基本として構成された。

平成29年4月には「有人国境離島の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」が施行され、それに伴い、内閣府において、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する基本的な方針」が策定された。同法及び同方針等に基づき、有人国境離島地域が有する活動拠点としての機能を維持する上で重要な港湾等の整備等を進めた。

また、29年の「海の日」における安倍内閣総理大臣メッセージでは、全国の市町村等と連携し、海洋教育を一層推進していくことや、「開かれ安定した海洋」の実現には、世界の海上保安機関の連携が重要であると表明された。このような状況を踏まえ、将来の海洋産業を担う人材を確保す

るため、初等中等教育における海洋教育プログラム等の作成を進めるとともに、職業観を醸成する取組み（キャリア教育）を実施したほか、同年9月には、世界各国及び地域の海上保安機関等から長官級が参加する「世界海上保安機関長官級会合」を世界で初めて東京にて開催した。

30年5月には新たな「海洋基本計画」が閣議決定されたところであり、国土交通省では、本計画の下、引き続き海洋政策を着実に推進していくこととした。

表 11-1 海洋基本計画改定のポイント

表 1 海洋基本計画改定のポイント（総論～海洋国家の目指す姿）

（左：前海洋基本計画の内容、右：改定後の海洋基本計画の内容。以下の表でも同じ）

<p>◇海洋基本法の設立目的を踏まえ、政策目標として、次の3つを設定。</p> <p>①海洋における全人類的課題への先導的挑戦 地球温暖化等の<u>地球環境問題の解決に積極的に貢献</u> 人類のフロンティアとしての海洋において人類の英知の創造に貢献</p> <p>②豊かな海洋資源や海洋空間の持続的可能な利用に向けた礎づくり 我が国が管轄権を有する広大な海域に存在する様々なエネルギー・鉱物資源の持続可能な利用に向けて対応</p> <p>③安全・安心な国民生活の実現に向けた海洋分野での貢献 我が国の国民生活や経済活動の維持・発展のため、<u>安定的な海上輸送活動を確保</u> 海上航行の自由と安全を確保するための体制整備・強化 海洋由来の自然の脅威に対する防災対策の強化</p>	<p>◇前海洋基本計画策定以降の海洋をめぐる社会情勢等の変化を踏まえ、海洋立国日本の目指すべき姿を明記。</p> <p>①国際協調と国際社会への貢献 アジア太平洋を始めとする諸国との国際的な連携を強化。 <u>法の支配に基づく国際海洋法秩序の確立を主導し、世界の発展・平和に貢献。</u></p> <p>②海洋の開発・利用による富と繁栄 <u>海洋資源等、海洋の持つ潜在力を最大限に引き出し、富と繁栄をもたらす。</u></p> <p>③「海に守られた国」から「海を守る国へ」 津波等の災害に備えるとともに、安定的な交通ルートを確保。 海洋をグローバルコモンズ（国際公共財）として保ち続けるよう積極的に努める。</p> <p>④未踏のフロンティアへの挑戦 海洋の未知なる領域の研究の推進による人類の知的財産の創造への貢献。 海洋環境・気候変動等の全地球的課題の解決に取り組む。</p>
---	---

出典：「平成25年版海洋の状況及び海洋に関して講じた施策」、内閣官房 総合海洋政策本部事務局
https://www8.cao.go.jp/ocean/info/annual/h25_annual/pdf/h25_annual_all.pdf

4. 1. 4 第3期海洋基本計画の策定(RI 白書)

我が国の海洋を取りまく状況が、安全保障上の情勢変化、海洋資源開発や海洋エネルギー開発への期待の増幅、海洋環境の保全に対する関心の高まり、人口減少・少子高齢化など大きく変化していることも踏まえ、平成30年5月に、総合海洋政策本部会合での了承及び閣議決定により、第3期海洋基本計画が策定された。第3期海洋基本計画では、「新たな海洋立国への挑戦」を政策の方向性として位置づけ、施策の基本的な方針として、(1)総合的な海洋の安全保障、(2)海洋の産業利用の促進、(3)海洋環境の維持・保全、(4)科学的知見の充実、(5)北極政策の推進、(6)国際連携・国際協力、(7)海洋人材の育成と国民の理解の増進が示され、30年の「海の日」における安倍内閣総理大臣メッセージでも、第3期海洋基本計画に基づき、我が国海洋政策を推進していくことが表明された。

4. 1. 5 海洋基本計画下で国土交通省が担う分野について

(1) 海洋基本計画において(H20 白書)

国土交通省では、海洋環境の保全、海上輸送の確保、海洋の安全の確保、海洋調査の推進、海事産業の振興、沿岸域の総合的管理、離島の保全等、幅広い分野を担っており、平成20年度は、海洋分野での安全・安心な国民生活の実現のため、安定的な国際海上輸送を確保する観点から「トン数標準税制」を創設するとともに、外国船舶の航行秩序の維持のための「領海等における外国船舶の航行に関する法律」を成立させており、今後も「海洋基本計画」に基づき、海洋・沿岸域政策を積極的に推進していくこととした。

(2) 新たな海洋基本計画において(H26,R1 白書)

国土交通省では、新たな海洋基本計画に示された方針に基づき、海洋政策を着実に推進していくこととした。具体的には、海洋再生可能エネルギーの利活用や海洋資源等の開発・利用、海洋開発人材の育成、エネルギー等の効率的な海上輸送、海洋産業の振興を図るとともに、我が国の主権と領土・領海を堅守するため、海上保安庁の体制強化に取り組み、さらには海洋権益の保全に資する海洋調査等の推進、排他的経済水域の根拠となる低潮線注の保全及び南鳥島・沖ノ鳥島の活動拠点整備などの海洋フロンティア等を支える環境整備を今後も積極的に推進していくこと、また、国民の海洋に関する理解と関心を一層高めるよう、関係省庁と連携しながら「海の日」関連行事等の取組みを推進していくこととした。

さらに、海洋状況把握(MDA)の能力強化を含む戦略的海上保安体制の構築、海洋由来の自然災害対策や沖ノ鳥島の保全・管理、低潮線の保全及び特定離島における活動拠点の整備等にも取り組むこととした。

4.2 海洋利用や海洋権益の確保

4. 2. 1 国境離島の保全・管理

(1) 概況(H25~29 白書)

平成29年4月に「有人国境離島の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」が施行され、それに伴い、内閣府において、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する基本的な方針」が策定された。国土交通省では、同法及び同方針等に基づき、有人国境離島地域が有する活動拠点としての機能を維持する上で重要な港湾等の整備等を進めた。

(2) 沖ノ鳥島の保全(H25~29 白書)

沖ノ鳥島は、我が国最南端の領土であり、国土面積を上回る約40万km²の排他的経済水域の基礎となる極めて重要な島であることから、基礎データの観測・蓄積や護岸等の損傷について点検、補修等を行った。引き続き、2つの小島だけでなく環礁全体の保全を図るため、国の直轄管理により十全な措置を講じることとした。

(3) 低潮線の保全(H25~29 白書)

「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)」等に基づき、全国185箇所の低潮線保全区域を政令で指定し、

区域内で行為規制を実施した。また、防災ヘリコプターや船舶等による巡視や衛星画像等を用いた低潮線及びその周辺の状況の調査を行い、域内における制限行為の有無や自然侵食による地形変化を確認することにより、排他的経済水域及び大陸棚の基礎となる低潮線の保全を図るとともに、低潮線の保全を確実に実施していくために、関連情報を適切に管理した。

(4) 遠隔離島（南鳥島・沖ノ鳥島）における活動拠点の整備(H25～29 白書)

「低潮線保全法」等に基づき、本土から遠隔の地にある南鳥島・沖ノ鳥島において、海洋資源の開発・利用など排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動拠点として、船舶の係留・停泊、荷さばき等が可能となる港湾施設の整備を進めた。

4. 2. 2 海洋開発

(1) 領土・領海及び排他的経済水域における海洋調査(H25～29 白書)

a. 領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進

我が国の領海及び排他的経済水域には、調査データの不足している海域が存在していた。海上保安庁では、この海域において、海底地形、地殻構造、領海基線等の海洋調査を重点的に実施し船舶交通の安全や我が国の海洋権益の保全、海洋開発等に資する基礎情報の整備を推進することとした。他方、日本海においては、平成 18 年以来、日韓が主張するそれぞれの排他的経済水域（EEZ）が重複している水域（重複水域）内の海底地形に、韓国が韓国語名称を国際登録しようとする動きがあった。海上保安庁はこの動きへ対応するため同重複水域内の海底地形調査を計画したが、韓国側が反発、外交交渉等の結果、韓国が国際会議「海底地形名小委員会（SCUFN）」への地名提案を見送っていることから、我が国は調査を中止した。この問題に関連し、18 年、我が国が毎年実施してきた日本海等における放射能調査のうち重複水域の調査について、韓国側の反発を受け、外交交渉の結果、同年 10 月に海上保安庁の測量船と韓国の調査船により共同で調査を行った。19、20 年も外交経路による調整の結果、日韓共同で同調査を実施した。

b. 「海洋情報クリアリングハウス」の運用

内閣府総合海洋政策推進事務局の総合調整の下、海洋情報の所在を一元的に収集・管理・提供する「海洋情報クリアリングハウス」を運用した。さらに、平成 28 年 7 月に総合海洋政策本部において決定された「我が国の海洋状況把握の能力強化に向けた取組」を踏まえ、政府関係機関等が保有する様々な海洋情報を地図上に重ね合わせて表示できるウェブサービス「海洋状況表示システム（海しる）」を構築し、平成 31 年 4 月から運用を開始した。

c. 大陸棚の限界画定に向けた取組み

国連海洋法条約は、沿岸国の 200 海里までの海底等を大陸棚とするとともに、海底の地形・地質が一定条件を満たす場合、200 海里を超えて大陸棚を設定することが可能であるとしている。そのためには、「大陸棚の限界に関する委員会」へ大陸棚の地形・地質に関するデータ等を提出し、同委員会の勧告に基づいて大陸棚の限界を設定する必要がある。海上保安庁は、「大陸棚画定に向けた基本方針」に基づいて必要な調査等を推進し、平成 20 年 6 月に全ての海域調査を完了した。また、同年 10 月に総合海洋政策本部において、我が国が延長を申請する大陸棚の限界が決定され、同委員会に申請文書が提出された。今後、海上保安庁は、同委員会における審査への対応についても、引き続き総合海洋政策本部の総合調整の下、関係省庁と連携・協力し対応してい

くこととした。

平成 20 年 11 月に我が国が国連海洋法条約に基づき、国連の「大陸棚限界委員会」へ提出し、200 海里を超える大陸棚に関する情報について、同委員会は 24 年 4 月 20 日に勧告を採択した。勧告では、我が国の国土面積の約 8 割に相当する大陸棚の延長が認められ、26 年 10 月、四国海盆海域と沖大東海嶺海域が日本の大陸棚として新たに政令で定められた。一方、一部海域では審査が先送りされたため、海上保安庁では、内閣府総合海洋政策推進事務局の総合調整の下、関係省庁と連携して、引き続き、大陸棚の限界画定に向けた対応を行った。

d. 「GEBCO 指導委員会」での活動

全世界の海洋に関する海底地形図の作成プロジェクトを推進する「G ジェブコ EBCO 注 1 指導委員会」の委員長に、平成 25 年 10 月、谷伸海洋情報部長が選出された。この選出は、我が国における GEBCO プロジェクトへの深い関与と豊富な科学的知識が評価されたものであった。過去にはエリザベス女王の科学顧問であったロートン卿も本委員長を務めており、谷部長は 6 代目となった。

海底地形の情報は、地震・火山噴火や津波のような海域を起源とする自然災害の科学的解明や対応のために不可欠であるほか、地球規模の気候変動を検討する際にも重要な情報とであると指摘されている。また、海洋資源（海底のエネルギー・鉱物資源、洋上風力・潮力などの再生可能エネルギー等）の開発や水産に海底地形の情報は重要となる。このようなことから国際的にも精密な海底地形図への関心が高まる一方で、精密な海底地形データが共有されている海域は、世界全海域の 10%程度にとどまっていた。未だに測量されていない海域での地形調査の推進や、測られたのに共有されていないデータの掘り起こしは重要な課題であり、今後、データの充実、海底地形情報へのニーズに応じた地形図や地形情報の作製、このような作業を行う次世代の育成など困難な課題に、各国・各機関・専門家の協力を得て取り組んでいくこととした。

(2) 海洋資源(H25～29 白書)

a. 造船産業の国際競争力強化のための取組み

我が国造船産業の国際競争力の強化を図り、今後とも一流の造船国であり続けるために、受注力強化、新市場・新事業への展開等を柱とした政策を推進する必要があった。

受注力強化については、平成 25 年度から、造船・海運事業者等が行う、船舶のさらなる燃費向上を実現する次世代海洋環境関連技術開発に対する支援を開始した。また、25 年度に環境負荷の低い天然ガスを燃料とする船舶（天然ガス燃料船）の早期実用化・導入に向けた環境整備として、燃料補給時の安全対策などを策定した。今後も、官民連携の下で、我が国にとって望ましい国際的枠組みの実現と、船舶の省エネ技術や天然ガス燃料船などの研究開発・普及を進めていくこととした。また、成長が見込まれる分野である海洋資源開発、海洋再生可能エネルギー等への展開に向けた取組みや、新たなエネルギー輸送ルートにおける海上輸送体制の確立に係る取組みを推進することとした。具体的には、洋上ロジスティックハブ注 1 等我が国の強みを活かせる海洋資源開発プロジェクトへの進出支援、海洋資源開発関連技術開発支援、浮体式液化天然ガス生産貯蔵積出設備（FLNG）の安全要件策定のための調査研究等により、海洋開発分野におけるビジネス拡大を図るとともに、将来の我が国 EEZ 内の開発を我が国で行うための技術を確認することとした。また、浮体式洋上風力発電施設については、安全ガイドラインを取りまとめた。

このほか、船用工業製品の模倣品対策の協議等に取り組むとともに、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構によるスーパーエコシップ (SES) 注 2 の普及、新技術の実用化支援等を通じ、中小造船業の技術力の強化等に取り組んだ。

また、国土交通省生産性革命プロジェクトのひとつとして位置づけた「j-Ocean」では、海洋開発分野の施設等の設計、建造から操業に至るまでの幅広い分野で我が国海事産業の技術力等の向上を図り、海洋開発市場への進出を目指していくこととした。具体的には、平成 30 年度より海洋開発に係るコストやリスクの低減に資する付加価値の高い製品・サービスの開発支援を行っているほか、我が国が優れた技術を有する浮体式洋上風力発電施設や自律型無人潜水機の普及促進に向けた環境整備に取り組んだ。

b. 港湾及び海域における海洋再生可能エネルギー利用の推進

四方を海に囲まれた我が国は、豊富な海洋再生可能エネルギーに恵まれており、陸上に比べて広大で、かつ安定的に強い風が吹く洋上での風力発電は、今後の普及拡大が見込まれており、とりわけ港湾への注目が高まっていた。そこで港湾局においては、まず港湾への導入手順を整理することとし、「港湾における風力発電について—港湾の管理運営との共生のためのマニュアル—」を平成 24 年 6 月に公表した。引き続き今年度より、港湾への導入に際して港湾本来の機能が確保されることを港湾管理者が確認するための判断指針となる、技術ガイドラインの検討を進めた。また、遠浅の海域が少ない我が国において、洋上に浮かぶ浮体式洋上風力発電も有望視されており、洋上という厳しい自然環境条件で安全に稼働させるための具体的な指針を示した「安全ガイドライン」を取りまとめた。

さらに、今後、波力、潮流等の海洋エネルギーについても、浮体式等発電施設の安全面等を担保する制度を整備することとしており、関係省庁と連携して海洋再生可能エネルギーの普及拡大を図った。

平成 28 年度の港湾法改正により創設された占用公募制度を活用し、北九州港及び鹿島港において、公募が実施され洋上風力発電事業者が選定された。また、洋上風力発電設備に関する電気事業法と港湾法に基づく審査手続きの合理化や事業者の負担軽減のため、経済産業省と連携して設置した港湾における洋上風力発電施設検討委員会による検討を踏まえ、港湾法に基づく洋上風力発電設備に関する技術基準を改正するとともに、平成 30 年 3 月に「洋上風力発電設備に関する技術基準の統一的解説」及び「港湾における洋上風力発電設備の施工に関する審査の指針」を、平成 31 年 3 月に「洋上風力発電設備の維持管理に関する統一的解説」を策定した。

また、浮体式洋上風力発電施設の建造・設置等に係るコストの低減を実現するため、平成 30 年度より安全性を確保しつつ浮体構造や設置方法の簡素化等を実現するための設計・安全評価手法等に係るガイドラインの策定に向けた検討を行った。

海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に関し、関係者との調整の枠組みを定めつつ、海域の長期にわたる占用を可能とするため、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律が平成 30 年 11 月に成立し、同年 12 月 7 日に公布された。

4.3 多国間の取り組み

4.3.1 海上保安分野

- (1) 外航海運に係る二国間、多国間の交渉(10_危機管理 3.1.1 参照)
- (2) 北太平洋海上保安フォーラム (10_危機管理 3.1.6 参照)
- (3) 「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて(10_危機管理 3.1.7 参照)

4.3.2 海事分野

- (1) 国際海事機関 (IMO)、国際労働機関 (ILO) への対応(10_危機管理 3.1.5 参照)
- (2) 重要海峡における取組(10_危機管理 3.2 参照)
 - a. 重要海峡等における円滑かつ安全な航行の確保(10_危機管理 3.2 参照)
 - b. マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策(10_危機管理 3.2 参照)

5. 個別トピックス(他分野に主に記載)

5.1 海運業(15_規制緩和と産業政策で記載)

5.2 他のインフラ整備に伴う海上安全対策(08_安全で記載)

5.3 海上交通に関わる技術開発(16_技術開発・イノベーションで記載)

5.4 海洋開発に関わる技術開発(16_技術開発・イノベーションで記載)

5.5 核に関する海上安全対策(10_危機管理で記載)