

## 第2部 海洋のこの1年

令和4年度、我が国においては様々な海洋に関する話題がありました。ここでは、その主なものをトピックスとして紹介します。

### 1 新たな「海洋基本計画」を決定

#### (1) これまでの海洋政策の推進状況

我が国は、四方を海に囲まれ、世界第6位の広大な排他的経済水域等を有しています。また、貿易量の99%以上を海上輸送に頼るなど、私たちは海洋から様々な恩恵を受けています。海洋に関する施策は多種多様にわたるため、各省庁が担当する個別の施策を相互に連携・調整することが必要です。

海洋に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、政府においては海洋基本法に基づき、「海洋基本計画」を策定しています。これまで、平成20年、平成25年、平成30年にそれぞれ海洋基本計画が閣議決定され、政府は同計画に基づき、海洋政策を着実に推進してきました。

平成30年に閣議決定された第3期海洋基本計画は、令和4年に5年目をむかえました。そのため、海洋に関する重要事項について審議する「総合海洋政策本部参与会議」において、第4期海洋基本計画の策定に向けた基本的な考え方が議論され、令和4年12月に意見書がとりまとめられました。

この意見書は、同月に開催された「総合海洋政策本部」会合において報告され、本部長である岸田内閣総理大臣より、我が国周辺海域を巡る情勢の一層の緊迫化や、カーボンニュートラルの実現等に向けた全世界的な動きを踏まえ、「総合的な海洋の安全保障」と「持続可能な海洋の構築」の2つを、第4期海洋基本計画の大きな柱として位置づけ、新たな海洋基本計画を策定するよう指示がありました。



令和4年12月総合海洋政策本部

## (2) 新たな「海洋基本計画」のポイント

令和5年4月に閣議決定された、新たな「海洋基本計画」では、海洋政策上の喫緊の課題として、我が国周辺海域を巡る情勢への対応、気候変動や自然災害への対応、国際競争力の強化、海洋人材の育成・確保を掲げました。

そして、これからの5年間は、海洋政策に大きな変革、すなわち、オーシャントランスフォーメーション(OX)を推進すべき時であるとの認識に立ち、「総合的な海洋の安全保障」及び「持続可能な海洋の構築」の2つの柱として位置付け、施策を推進していくこととしています。

また、これら以外に、着実に実施すべき施策として、海洋の産業利用の促進、科学的知見の充実、海洋におけるDXの推進、北極政策の推進、国際連携・国際協力、海洋人材の育成・確保と国民の理解の増進、感染症対策の7つの分野を掲げました。その上で、総合的かつ計画的に講ずべき措置として、379の施策を、担当府省庁を明記し列挙しています。

また、海洋政策に「横ぐし」を刺す国家戦略である海洋基本計画に記載した内容を確実に実行するため、政府が参与会議の識見を十分に得て議論を重ね、スピード感をもって諸施策を確実に実現していけるよう積極的に取り組むこと、施策の工程管理と代表的な指標(KPI)等に基づく海洋政策の推進状況の多角的な評価を通じて、各年度において重点的に取り組む施策を明確化すること等により、ガバナンスの更なる強化に取り組むことを明記しています。

## (3) 総合的な海洋の安全保障

我が国の周辺海域を取り巻く情勢はより一層厳しさを増しており、我が国の海洋に関する国益は、これまでになく深刻な脅威・リスクにさらされています。また、安全保障と経済を横断する領域で様々な課題が顕在化する中で、経済安全保障に係る施策を総合的・包括的に進める必要性が増大しています。

このため、中核である海洋の安全保障に関する諸施策と、海洋の安全保障に資する側面を有し海洋の安全保障の強化に貢献する施策の両者を包含し、「総合的な海洋の安全保障」として、政府全体として一体となった取組を引き続き進めます。

具体的な取組として、特に経済安全保障に資する取組に関しては、自律性及び不可欠性の重要性にも留意しつつ、フロントローディング<sup>1</sup>の考え方にに基づき、海洋科学技術の研究開発等を推進します。

例えば、海洋資源の産業化・商業化の促進や第3期SIPにおける技術開発の推進等を



AUV（自律型無人探査機）

<sup>1</sup> 開発プロセスの初期段階において「負荷を掛ける＝十分な検討を行う」ことで、できる限り早い段階で多くの問題点やリスクを洗い出し、対策を講じる手法。

通じた、海洋資源開発の推進、民生利用のみならず公的利用にもつなげることを指向した、AUV（自律型無人探査機）などの海洋科学技術の振興に取り組みます。また、知床遊覧船の事故等を踏まえ、海上の安全・安心の確保の徹底を図ります。

#### （４） 持続可能な海洋の構築

CO<sub>2</sub>をはじめとする温室効果ガスの排出量増大による地球温暖化に伴い、気象災害の激甚化等、自然災害の脅威が増大しており、カーボンニュートラルの実現に向けた取組が喫緊の課題となっています。

脱炭素社会の実現に向けた取組を進め、その取組を通じて海洋産業の成長につなげるとともに、国際的な取組を通じて我が国の海洋環境の保全・再生・維持と海洋の持続的な利用・開発を図ることで、「持続可能な海洋の構築」を実現します。

具体的には、カーボンニュートラルへの海洋分野の貢献の観点から、洋上風力発電のEEZ（排他的経済水域）への拡大に向けた法整備をはじめとする環境整備等を進めるとともに、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成、ゼロエミッション船の開発・導入等によるサプライチェーン全体での脱炭素化に向けた取組、CCS（二酸化炭素の回収・貯留）の事業開始に向け、法整備を含めた事業環境整備の加速化を図ります。



浮体式洋上風力発電  
（長崎県五島市沖）

## 2 洋上風力発電の排他的経済水域（EEZ）への展開に向けて

再生可能エネルギーの主力電力化に向けた切り札である洋上風力発電は、我が国の2050年カーボンニュートラル実現に必要不可欠です。これまで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（再エネ海域利用法）に基づいて、我が国領海内での導入の取組を行ってきました。

近年、洋上風力発電の排他的経済水域（EEZ）への展開を可能とするための法整備を含む環境整備に対するニーズが高まってきています。

政府においては、このようなニーズの高まり等を受け、EEZにおける洋上風力発電の実施に関して、国連海洋法条約（UNCLOS）との整合性を中心に、国際法上の諸課題に関する検討を行うため、令和4年10月から令和5年1月にかけて、国際法、洋上風力分野等の有識者をメンバーとする検討会を開催しました。以下、取り上げた6つの論点及びその論点に関する考え方についてご紹介します。

### 論点① 洋上風力発電施設の国際法上の位置づけ

EEZにおいて、洋上風力発電施設は、国連海洋法条約（UNCLOS）における「施設及び構築物」に位置づけられるか。

#### 論点に対する考え方

- 特定の場所に固定され、主たる活動目的が経済目的である洋上風力発電施設は、国際法上、UNCLOSにおける「施設及び構築物」と位置付けることが適当と考えられる。

### 論点② 主権的権利・管轄権の範囲

我が国が行使できる風からのエネルギーの生産に関する主権的権利・管轄権の具体的な内容は何か。

#### 論点に対する考え方

- 国内法上必要な手続きを規定すれば、沿岸国はEEZにおいて認められた主権的権利・管轄権の行使の一環として、建設、利用時のメンテナンス、解体の各段階にわたって、洋上風力発電事業に係る探査及び開発のための活動や占用等の許可、監督処分、報告の徴収、立入検査などを行うことができると考えられる。

### 論点③ 安全水域の設定

我が国のEEZにおいて、洋上風力発電施設の周囲に安全水域を設定することができるのか。また、安全水域の設定が可能な場合にはどの程度の範囲を設定し、どのように周知するべきか。

#### 論点に対する考え方

- 「海洋構築物安全水域設定法」に基づき、洋上風力発電施設の外縁から500mを超えない範囲で安全水域を設定することができる。

- UNCLOS 上求められる「適当な通報」として、当該安全水域の位置及び範囲を告示するとともに水路通報等による周知を行うことが必要となると考えられる。

#### 論点④ 他国の権利に対する妥当な考慮

沿岸国として EEZ において洋上風力発電を実施する場合、他国の権利及び義務との関係で、いかなる考慮が必要となるか。例えば、当該水域における他国の航行の自由や海底電線等敷設の自由との関係についてはどうか。

##### 論点に対する考え方

- EEZ の沿岸国が、UNCLOS に基づき権利・自由を行使する際、他国の権利及び義務に対して妥当な考慮を払うことは一般的・総則的な義務である。
- 「航行の自由」との関係では、洋上風力発電施設を設置する際のその位置について海図への記載等を行うことに加え、安全水域を設定する際のその位置及び範囲について告示等を行うことをもって、妥当な考慮を果たしたといえると考えられる。
- 「海底電線、海底パイプライン敷設の自由」との関係では、これに加え、少なくとも敷設に際し、ケーブル同士の摩耗を防ぐ観点から、一定程度の距離を取るなどといった対応をとることが、妥当な考慮といえると考えられる。

#### 論点⑤ 環境影響評価

洋上風力発電を EEZ で実施する場合には、海洋環境への影響の評価をいかにして行えば UNCLOS 上の義務を果たせると考えるか。

##### 論点に対する考え方

- EEZ において洋上風力発電を実施する場合の EIA（環境影響評価）については、国際社会での議論や他国の国家実行等を踏まえながら、洋上風力に係る環境影響評価制度のあり方の検討を踏まえた所要の国内的措置を講じた上で、「排他的経済水域及び大陸棚に関する法律」に基づき、国内法令を適用して対応する必要があると考えられる。

#### 論点⑥ 事前通報・公表の要否

人工島、施設及び構築物の建設について、関係国に対して個別に事前通報を行う国際法上の義務はないのか。

##### 論点に対する考え方

- EEZ における洋上風力発電に関し、他国の国家実行等も踏まえながら、事前通報等の要否やその範囲を政府において適切に判断する必要がある。

以後、政府においては、この検討会で整理された考え方を踏まえつつ、具体的な国内法整備に向けて、関係省庁と連携し必要な検討を進めていきます。

### 3 国産海洋資源開発の推進

#### 国産海洋資源開発の推進について検討するプロジェクトチーム

我が国において、海洋資源（石油・天然ガス、メタンハイドレート、海底熱水鉱床、コバルトリッチクラスト、マンガン団塊、レアアース泥等）に関する資源量の把握、生産技術の確立等の将来的な商業化に向けた取組を鋭意進めているところです。さらに、2050年カーボンニュートラル、2030年度温室効果ガス排出量46%削減（2013年度比）という目標の実現に向けて、社会全体で脱炭素化に向けた取組を進めていく必要があります。

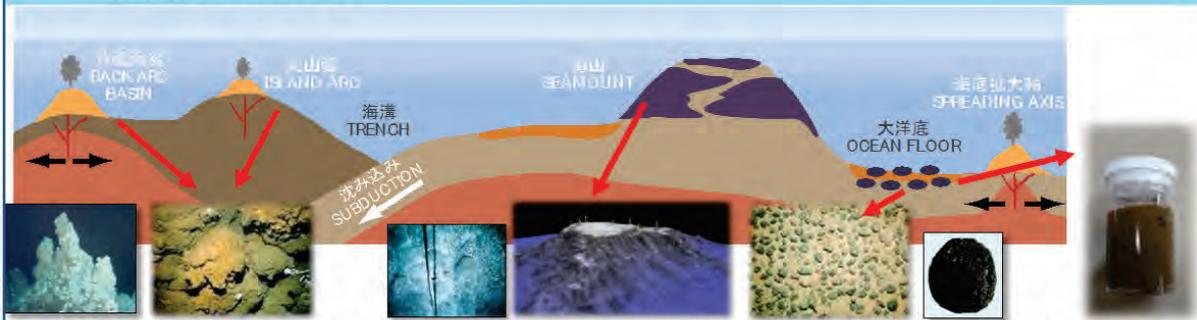
一方、昨年2月に発生したロシアによるウクライナ侵略や電力需給逼迫の事態を受けて、改めてエネルギーの安定供給確保があらゆる経済・社会活動の土台であり、エネルギー安全保障無しには脱炭素の取組も成しえないことが再確認されました。こうした不確実性の高まる世界情勢の中、我が国において海洋資源の商業化がなされれば、自給率の向上に資することになるため、こうした資源について資源量の把握、生産技術の確立等の取組を進めていくことは、経済安全保障の観点からも重要です。

上記を踏まえて、令和4年9月に総合海洋政策本部参与会議に産学の有識者で構成される「国産海洋資源開発の推進について検討するプロジェクトチーム（PT）」を設置し、脱炭素社会への円滑な移行を見据え、改めて、オープンイノベーションによる生産量向上・コスト低減、周辺海域の資源量調査、商業化に必要な条件に関するビジョンを明確にし、国産海洋資源開発をより一層推進するための方策について検討しました。



メタンハイドレートの賦存形態（提供：経済産業省）

- 我が国は、世界第6位の領海・排他的経済水域(EEZ)の広さを誇り、近年、石油・天然ガスに加え、資源の新たな供給源として、海底熱水鉱床などの我が国周辺海域に賦存する鉱物資源の開発への期待が高まっている。



	海底熱水鉱床	コバルトリッチクラスト	マンガン団塊	レアアース泥
特徴	海底から噴出する熱水に含まれる金属成分が沈殿してきたもの	海山斜面から山頂部の岩盤を皮殻状に覆う、厚さ数cm～10数cmの鉄・マンガン酸化物	直径2～15cmの楕円体の鉄・マンガン酸化物で、海底面上に分布	海底下に粘土状の堆積物として広く分布
賦存海域	沖縄、伊豆・小笠原(EEZ)	南鳥島周辺等(EEZ、公海)	太平洋(公海)	南鳥島周辺(EEZ)
含有金属	銅、鉛、亜鉛等(金、銀も含む)	コバルト、ニッケル、銅、白金、マンガン等	銅、ニッケル、コバルト、マンガン等	レアアース(重希土を含む)
開発対象の水深	500m～2,000m	800m～2,400m	4,000m～6,000m	5,000m～6,000m

海洋鉱物資源の全体像 4つのフィールド（提供：経済産業省）

本PTにより経済安全保障を含む我が国政策上の重要性や産業化、商業化に向けた提言がなされ、同年12月に岸田首相へ手交された参与会議意見書<sup>2</sup>に盛り込まれました。この意見書の内容を踏まえて、令和5年4月に閣議決定された「第4期海洋基本計画」では、海洋資源開発の推進について、以下の方針が示されました。

- 我が国の領海やEEZ等に賦存する海洋由来のエネルギー・鉱物資源について、その商業化を目指しつつ、内外の情勢に応じていつでも開発・生産できるようにするための資源量の把握、環境面も含めた技術の確立、体制の整備等の産業化を促進していくことは、経済安全保障の観点からも重要である。
- 国産海洋資源開発の産業化に当たっては、オープンイノベーションによる産学の最新技術を随時取り入れつつ、また、他の資源開発の技術も活用できるものは活用する等、フレキシブルな実施体制を確保することが重要である。
- 令和5年度以降の取組について、国際ルールの策定作業の進捗や経済性・市況等の外的要因を考慮に入れた総合的な検証・評価を行い「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画<sup>3</sup>」を改定して明らかにする。
- 実証実験を実施する等、科学技術力の着実な進展にも注力したうえで、同計画には商業化に向けた見直しが可能な柔軟性を持たせることとする。

<sup>2</sup> 「総合海洋政策本部参与会議意見書(本文)」

<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kaiyou/dai19/19gijisidai.html>

<sup>3</sup> 「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画」

[https://www.enecho.meti.go.jp/category/resources\\_and\\_fuel/strategy/001.html](https://www.enecho.meti.go.jp/category/resources_and_fuel/strategy/001.html)

## 4 自律型無人探査機（AUV）戦略

自律型無人探査機（AUV: Autonomous Underwater Vehicle）は、海洋資源開発や洋上風力発電、安全保障などの分野での利用拡大が見込まれており、将来的な国産化・産業化が期待されています。このような状況を踏まえ、政府では、AUVの社会実装に向けた戦略「AUV戦略」の検討を始めました。

### （1）AUVとは

海域では、自律型無人艇（ASV: Autonomous Surface Vehicle）や遠隔操作型無人潜水機（ROV: Remotely Operated Vehicle）等のさまざまな海洋ロボティクスが活躍しています。そのなかでAUVは、人による遠隔操縦を必要とせず、機器本体が自律的に状況を判断して全自動で水中を航行できるロボットです。AUVにソナーやカメラを取り付け、水中を航行させることで、水中の状況を可視化することができます。



AUV-NEXT  
提供：JAMSTEC

AUVの特徴としては、天候の影響を受けず、24時間の活動も可能であること、自律制御により、水中での活動を省人化・無人化できること、ケーブルがないため、大水深・広範囲での活動が可能であることなどが挙げられます。

### （2）AUVを取り巻く国内外の状況

AUVについて、日本では、1990年代後半に研究開発が開始された深海巡航探査機「うらしま」をはじめとして、数多くの世界をリードする研究開発が行われてきました。近年でも、海底探査技術の国際競技大会「XPRIZE」において、日本の「Team KUROSHIO」が活躍したほか、内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）「革新的深海資源調査技術」において、AUVを複数機同時に運用する技術が開発されるなど、日本の強みを活かした技術開発の事例が見られます。

一方で、海外では、欧米を中心に安全保障や海洋調査、石油・ガス開発の分野でAUVが幅広く利用されており、その結果、AUVの産業化においては、日本は海外に後れをとり、現在、日本で販売されているAUVの多くが海外製となっています。

これに対し、海洋資源開発や、洋上風力発電、海洋インフラ管理、海洋観測・調査、海域監視など、今後の海洋の重要分野では、これまで以上に大水深・広範囲での活動を要し、また現下の人口減少も相まって、省人化・無人化の必要性が高まっており、AUVの国内でのさらなる利活用については、国産化・産業化が期待されています。

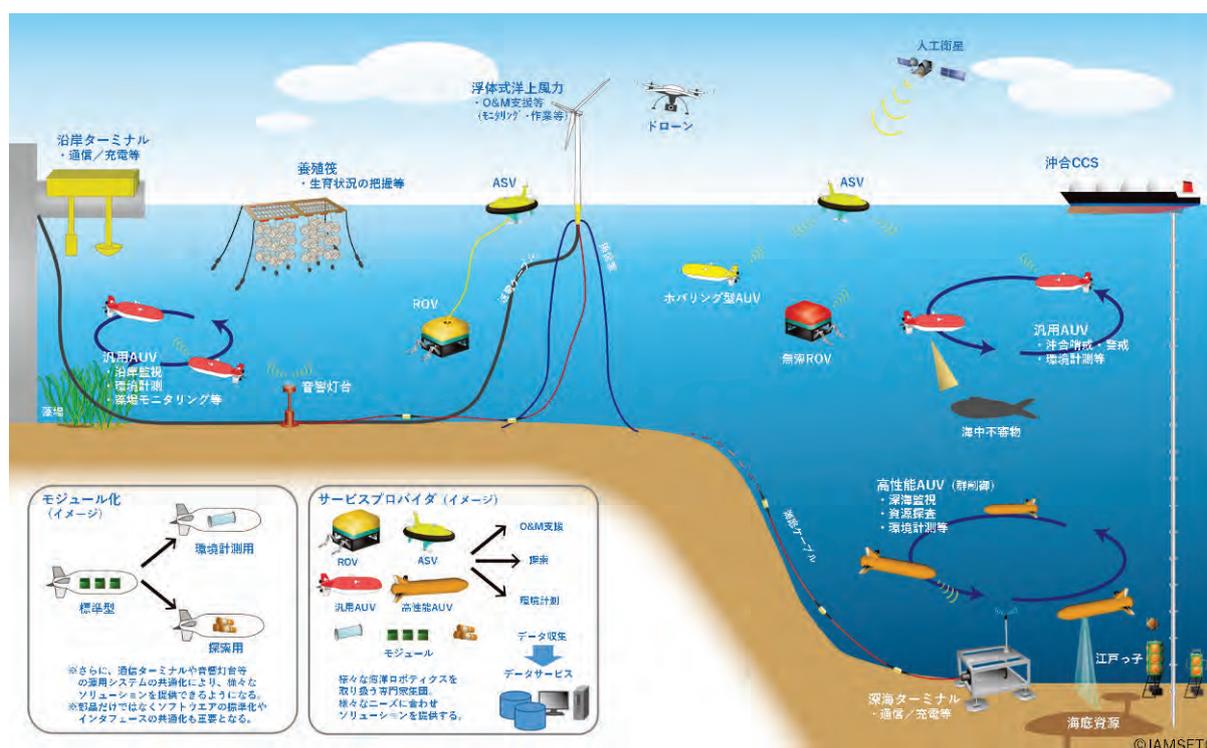
### (3) AUV 戦略の検討

このような状況を踏まえ、政府では、AUVの社会実装に向けた戦略「AUV戦略」を策定することとしました。令和5年度中の戦略策定を目指し、令和4年度には、総合海洋政策本部参与会議の下に、「AUV戦略プロジェクトチーム（PT）」を設置し、戦略策定に向けた検討を始めました。

AUV戦略PTは、参与会議の参与と有識者、関係府省庁を構成員とし、令和4年度には、AUVの国産化・産業化に関する現状を共有し、AUV戦略策定に向けた論点の整理を行った上で、AUV戦略の方向性を示した中間とりまとめ<sup>4</sup>を行いました。

AUV戦略PTの中間とりまとめでは、将来的なAUVの国産化・産業化を見据えた「将来ビジョン」や「ロードマップ」、関連技術を“見える化”した「技術マップ」を作成し、AUV戦略に位置づけるという方向性が示されました。このほか、部品やソフトウェアの規格の共通化や、実証フィールドの整備、スタートアップの支援、AUVを活用した情報サービス業の活用、AUVについて官民が議論する「共創の場」の形成、研究開発の推進などに向けた方策についても、戦略に記載することとされました。

今後は、この中間とりまとめを基に、産官学で議論しながら、AUV戦略の策定を進めていきます。



近い将来の AUV を含めた海洋ロボティクスの利用イメージ  
 出典：自律型無人探査機（AUV）戦略プロジェクトチーム（PT）「中間とりまとめ」

<sup>4</sup> 自律型無人探査機（AUV）戦略プロジェクトチーム（PT）「中間とりまとめ」

<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kaiyou/sanyo/20230329/index.html>

## 5 「海事デジタルエンジニアリング」社会連携講座

日本の海事業界の7者は、国立大学法人東京大学と令和4年10月1日付で「海事デジタルエンジニアリング」（英語名：Maritime and Ocean Digital Engineering、略称MODE）に関する社会連携講座<sup>5</sup>を設置し、同10月4日に設置記念シンポジウムを開催しました。本講座では持続可能な海上物流を実現するシミュレーション共通基盤<sup>6</sup>を構築し、デジタルエンジニアリングを活用した海事分野の技術開発と人材育成を推進していきます。

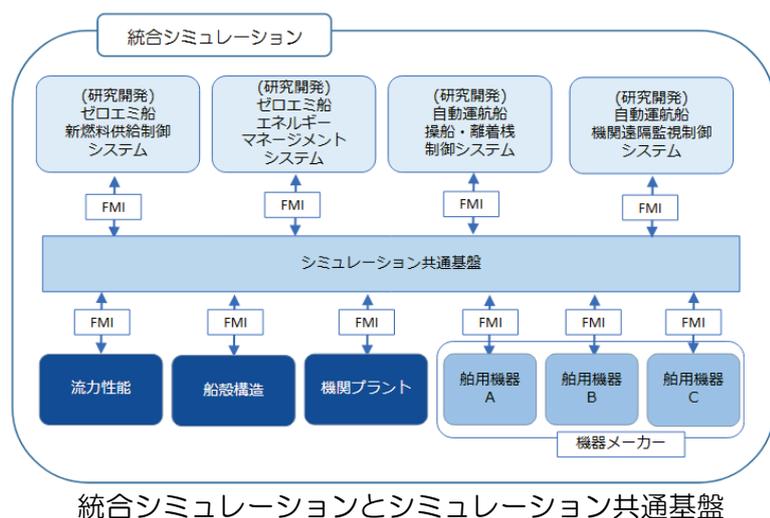


講座設置記念シンポジウム  
(提供：海運経済新聞社)

### 本講座設置の経緯と狙い

日本の海事産業は、「世界の脱炭素化の潮流の中での新たな技術開発とその社会実装」、「海運サービス維持のための安全性向上と働き方改革のための自動運航船の導入」、「高度化する船舶の設計・製造プロセスにおける圧倒的な生産性確保」といった解決すべき課題を抱えています。

本講座は東京大学大学院新領域創成科学研究科に設置され、国内外の他大学や研究



機関やそれらの活用で先行する自動車、宇宙・航空といった他産業の専門家とも幅広くネットワークを形成して、新技術の開発と社会実装とデジタルエンジニアリングを海事分野に適用する高度人材の育成を目指しています。また、洋上風力発電や海底資源開発など、海洋の産業利用を促進する分野への展開も期待されます。

<sup>5</sup> 「海事デジタルエンジニアリング講座」 <https://mode.k.u-tokyo.ac.jp/>

<sup>6</sup> 「シミュレーション共通基盤」令和4年7月20日 岸田内閣総理大臣へ手交された「総合海洋政策本部参与会議意見書」ならびに「海洋産業の国際競争力強化に向けた共通基盤と人材育成検討プロジェクトチーム(PT)報告書」でその開発及び普及啓発につき提言がなされた。

<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kaiyou/sanyo/20220720/index.html>

## 6 第8回アワオーシャン会議

アワオーシャン会議は、海洋環境・海洋経済問題等に関する民間、政府、科学者相互の交流を促進する“海のダボス会議”を目指す国際会議で、ケリー米国務長官（当時）の肝いりで始まりました。オバマ政権下で開催された第1回会議（2014年）以降、海洋保護区や気候変動、持続可能な漁業、海洋汚染、持続可能なブルーエコノミー、海洋の安全保障を主なテーマとして議論が行われています。また、例年、各国が海洋に関する取組をコミットメントとして発表しています。

### （1）日本政府のコミットメント

令和5年3月2日及び3日、パナマ（パナマシティ）において、パナマ政府主催により第8回アワオーシャン会議<sup>7</sup>が開催されました。我が国からは、星野剛士内閣府副大臣（政府代表）、吉田幸三内閣府総合海洋政策推進事務局次長（副団長）が参加しました。星野副大臣から、谷公一海洋政策大臣のメッセージとして、本年5月にG7を主催する立場を活かし、世界の平和と繁栄に向けた取組を主導する旨を述べるとともに、気候変動や海洋汚染を中心に、計25件、約33億ドル相当の取組を、本会議におけるコミットメント（海洋分野における我が国の取組）として発表しました。



コミットメントを発表する  
星野副大臣

### （2）海洋分野における日本のプレゼンス向上

星野副大臣は、本会議の機会を活用してパナマ政府の各閣僚をはじめ、関係各国のハイレベルと会談を行い、本年のG7議長国として、力による一方的な現状変更の試みは、世界のいかなる地域においても許されないこと、自由で開かれたインド太平洋の実現についての強い意志の発信や今後の海洋分野における緊密な連携の重要性等について述べました。

こうした国々から、本会議における日本政府ハイレベルによる参加、並びに我が国の海洋政策や国際社会における我が国の海洋分野における貢献、本会議における我が国のコミットメント発表を高く評価する等の発言があり、海洋分野における今後の更なる連携の重要性につき一致しました。テワニー・パナマ共和国外務大臣との会談



<sup>7</sup>「第8回アワオーシャン会議」

<https://www8.cao.go.jp/ocean/policies/international/ooc2023/ooc2023.html>

## 7 旅客船の総合的な安全・安心対策 ～知床遊覧船事故を踏まえて～

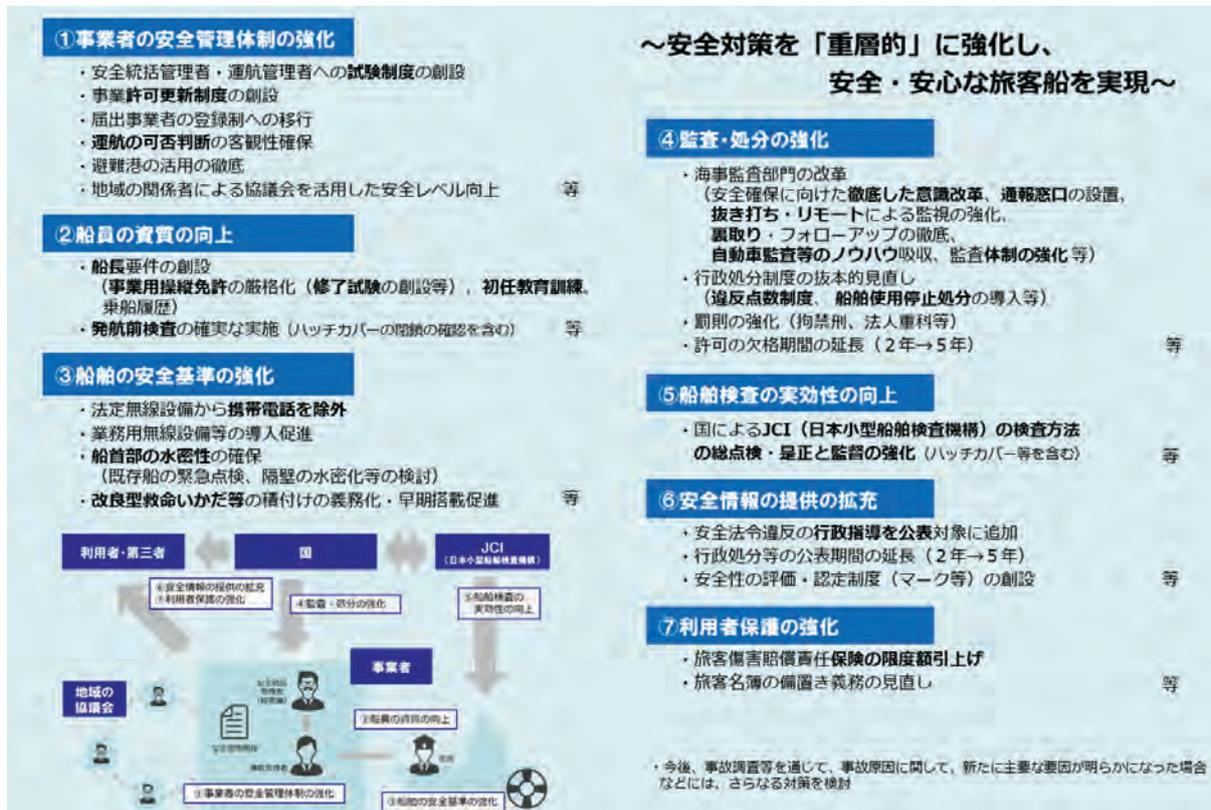
令和4年4月23日、北海道知床において、小型旅客船「KAZU I」（カズワン）が沈没し、乗客24名・乗員2名の計26名が死亡・行方不明となる、我が国では近年類をみない重大事故が発生しました。

この事故を受け、小型船舶を使用する旅客輸送における安全対策を総合的に検討するため、海事法制、船用工学、船員養成等の有識者から構成される「知床遊覧船事故対策検討委員会」を国土交通省に設置しました。

検討委員会では、同年5月から10回にわたって議論が行われ、同年12月には、事業者の安全管理体制の強化、船員の資質向上、船舶の安全基準や監査・処分の強化などを含む「旅客船の総合的な安全・安心対策」が取りまとめられました。

「旅客船の総合的な安全・安心対策」では、実施可能な対策を速やかに実行に移すこととされたことから、国土交通省では、抜き打ち・リモートによる監査の実施、通報窓口の設置、監査・船舶検査情報の共有などの対策に既に着手しています。また、事業者の安全管理体制の強化や船員の資質の向上、行政処分・罰則等の強化などのために必要な法律改正事項を盛り込んだ、「海上運送法等の一部を改正する法律案」が令和5年3月に閣議決定され、同年4月に成立しました。同法の施行に向け、準備を進めております。

痛ましい事故を二度と起こしてはならないとの強い決意の下、旅客船の安全対策を着実に講じてまいります。



知床遊覧船事故対策検討委員会 「旅客船の総合的な安全・安心対策」（概要）（提供：国土交通省）

## 8 我が国の島の数について

国土の現況を統一した規格で表し、様々な地図の基礎となる、国土地理院が整備するベース・レジストリである電子国土基本図（令和4年1月時点）を用いて、我が国の島を一定条件の下で数えた結果、14,125島となりました。

島の定義については、海洋法に関する国際連合条約に基づいていますが、島の計数方法については国際的な取決めはありません。そのため、島の計数に当たっては、法令等に基づく島のほか、電子国土基本図に描画された全ての陸地のうち自然に形成されたと判断した周囲長0.1 km以上の陸地を対象に数えました。なお、湖沼等にある陸地は、計数の対象外としています。

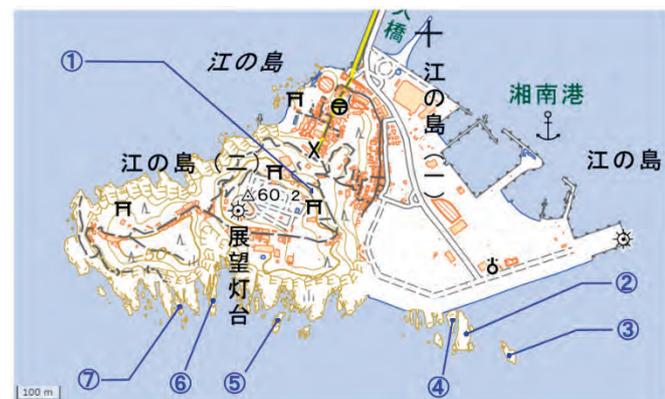
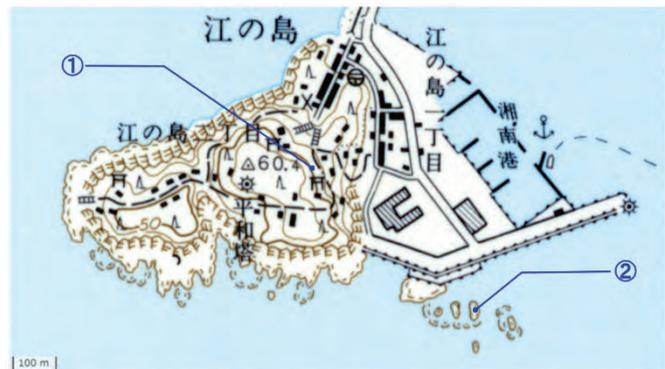
自然に形成されたか否かは過去の地図を基に判断することとしましたが、小さい陸地は過去の地図に描画されていない場合があり、その判断が困難であるため、一定以上の周囲長がある陸地を対象としたものです。

今回の計数結果は、これまで我が国の島の数として広く用いられてきた6,852島（海上保安庁、昭和62年公表）と大きく異なっていますが、現実に存在する島に大きな変化があったり、島が新たに発見されたものではありません。これには測量技術の進歩による地図表現の詳細化が大きく影響していると考えられます。より詳細な海岸線の形状が地図に表現されるようになると、右図の例のように周囲長0.1 km以上の陸地として数えることができる島の数も変化します。

引き続き、我が国の国土の継続的な状況把握に取り組んでいきます。



計数の対象外の陸地（洞爺湖内の「中島」）



江の島（神奈川県藤沢市）の新旧の地図  
周囲長0.1km以上の陸地は、昭和58年の地図表現（上）で2か所、現在の地図表現（下）で7か所