

第4期海洋基本計画に基づく工程表（令和5年度取組状況）

1 総合的な海洋の安全保障

(1) 海洋の安全保障

「我が国の領海等における国益の確保」のために、我が国を守る一義的な責任は我が国にあるとの認識の下、防衛力や海上法執行能力の強化など必要な施策を推進していく。「国際的な海洋秩序の維持・発展」のために、自由、民主主義、基本的人権の尊重、法の支配といった普遍的価値・原則の維持・擁護を各国と協力する形で実現し、繁栄と経済的存立の基盤となる海洋権益を長期的かつ安定的に確保するとともに、我が国にとって有利な国際戦略環境を創出するべく、必要な施策を推進していく。この際、同盟国・同志国等と連携・協力しながら「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けた取組を強く推進していく。これらの取組については、ロシアによるウクライナ侵略によって生じた世界的な不確実性の高まり等も踏まえ、不断の見直しが必要である。

さらに、船舶間及び船陸間の情報通信改善による協調的な安全航行を念頭に自動運航船の実用化等、船舶のDX化の推進や、知床遊覧船事故のような海難等の未然防止を含めた「海上の安全・安心の確保」に係る施策についても、近年その重要性が増してきていることを踏まえて推進していく。加えて、我が国は海洋に由来する自然災害（地震・津波・台風・豪雨・高潮・火山噴火等）が発生しやすい自然条件下にあり、近年その脅威が増大している。こうした自然災害のリスクに備えるため、「海域で発生する自然災害の防災・減災」に係る施策についても推進していく。

【KPI】

- a) 護衛艦等の就役隻数・総隻数（現状：護衛艦隻数50隻（令和5年度末）、目標：護衛艦54隻・哨戒艦12隻就役（おおむね10年後））
- b) 巡視船等の就役隻数・総隻数（現状：大型巡視船75隻、大型測量船4隻、航空機94機、無操縦者航空機3機（令和5年度末）、目標：大型巡視船89隻、大型測量船4隻、航空機105機、無操縦者航空機5機就役（令和9年度））
- c) 「海上におけるテロ活動」及び「海上からのテロ活動」による被害発生件数（現状：0件（令和5年度）、目標：0件（毎年度））
- d) 要救助海難に対する救助率（現状：97%（令和5年）、目標：95%以上（毎年））
- e) 旅客船の船舶海難（人為的要因によるもの）による死者・行方不明者数（現状：計26名（令和4年）、目標：ゼロ）

	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	
ア 我が国の領海等における国益の確保	1) 「国家防衛戦略」及び「防衛力整備計画」に基づく防衛力整備						等
	2) 「海上保安能力強化に関する方針」に基づく海上保安能力の強化						
	3) 漁業取締能力の強化						
	4) 安全保障分野における人材確保の強化						
イ 国際的な海洋秩序の維持・発展	1) ビエンチャン・ビジョン2.0（日ASEAN防衛協力の指針）による協力 （国際規範の実行に向けた認識共有促進、能力構築支援、防衛装備・技術協力、共同訓練・演習、人材育成・学術交流等）						等
	2) 拡大ASEAN国防相会議（ADMMプラス）						
	3) 他国への海上法執行能力強化への協力						
ウ 海上の安全・安心の確保	1) 救助・救急体制の充実・強化						等
	2) 防災体制の充実・強化						
	3) 海の安全情報等の充実強化						
エ 海域で発生する自然災害の防災・減災	海岸事業の推進						等
	1) 海岸堤防の整備及び耐震化等						
	2) 砂浜保全等の侵食対策の推進						
	3) 高潮浸水想定区域等の指定の推進						
	自然災害の監視に向けた観測網・解析技術・情報共有システムの強化						
	4) 海域・海底観測網等の充実・強化						
5) スーパーコンピュータやAI技術等を活用した解析技術の高度化							
6) 通信・情報共有システムの高度化							

取組の現状とその評価

【主な取組の現状】

ア 我が国の領海等における国益の確保

1) 「国家防衛戦略」「防衛力整備計画」に基づき、「防衛力抜本的強化実現推進本部」を設置（R5.4）し、多次元統合防衛力の構築に向け、防衛力整備を着実に進めている（防衛省）。

2) 「海上保安能力強化に関する方針」に基づき、巡視船等の大幅な増強等のハード面の取組に加え、新技術活用や関係機関との連携強化等のソフト面の取組も推進することにより、海上保安業務の遂行に必要な能力の一層の強化を進めている。令和5年12月には、「海上保安能力強化に関する関係閣僚会議」が開催され、海上保安能力の強化を引き続き進めていくことが確認された。（国土交通省）

・「海上保安能力強化に関する方針」に基づき、令和4年度に大型巡視船1隻、航空機1機、無操縦者航空機1機を運用開始し、229人を増員した。令和5年度には大型巡視船5隻、航空機5機、無操縦者航空機2機を運用開始し、228人を増員した。（国土交通省）

・海上保安庁総務部情報通信課に「サイバー対策室」を設置し、衛星通信回線の冗長化や妨害電波対策の調査研究等を行うことにより情報通信システムの強靱化を進めた。（国土交通省）

・海上自衛隊と海上保安庁は、平素から共同訓練を行い、技術向上と共同対処能力の強化に取り組んでいる。特に、防衛大臣による海上保安庁の統制要領の策定後は、令和5年5月及び同年6月に、当該統制要領に基づき、両機関における情報伝達、現場における対応などを演練・検証し、あらゆる事態に適切に対応できるよう連携強化を図った。（国土交通省、防衛省）

3) 漁業取締本部体制の下で、漁業取締船の漁業取締能力の向上を進めた。海上保安庁との連携の下で、外国漁船等の違法操業への対応能力の向上に努めている。（農林水産省）

イ 国際的な海洋秩序の維持・発展

1) 「ビエンチャン・ビジョン2.0」に基づき、我が国のシーレーンの要衝を占める戦略的に重要なASEAN諸国に対して、能力構築支援、共同訓練・演習及び防衛装備・技術協力などの協力を推進している。（防衛省）

2) 拡大ASEAN国防相会議（ADMMプラス）において、多国間枠組の取組が進展しており、安全保障・防衛分野における協力・交流の重要な基盤として、地域における多国間の協力強化に取り組んでいる。（防衛省）

3) 「自由で開かれた海洋」の維持・発展に向け、防衛当局間では、ADMMプラスのほか西太平洋海軍シンポジウム（WPNS）をはじめとして、二国間・多国間の様々なレベルの安全保障対話・防衛交流を活用して各国との海洋の安全保障に関する協力を強化している。（防衛省）

ウ 海上の安全・安心の確保

1) 社会的影響が著しい大規模海難の発生を未然に防止するため、海上交通センター等による適時・的確な情報提供に努めるとともに、航行安全上、不適切な航行をする船舶に対しては、必要な安全指導を行った。また、AISを活用した橋梁への衝突防止対策を実施した。（国土交通省）

・船舶への情報提供体制の強化を図るため、船舶通信用信号所等にレーダー及び監視カメラの整備を進めたほか、大阪湾海上交通センターにおいて、情報聴取義務海域の拡大等を行うとともに、明石海峡航路の航路管制と阪神港の港内交通管制を統合し、同センターの監視及び情報提供体制を強化した。（国土交通省）

・船舶交通の安全のため、一定の船舶に対して義務づけている航路入航前の通報について、Webで通報することができるシステムの整備に着手した。（国土交通省）

・走錨早期警戒システムについて、各海上交通センターにおいて実運用下における検証を進め、走錨データの蓄積を実施した。（国土交通省）

・迅速かつ確かな海難救助を可能とするため、高性能化を図った巡視船艇・航空機の整備を推進するとともに、救助・救急体制の充実のため、特殊救難隊や全国各地に潜水士、機動救難士を配置している。（国土交通省）

・令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を受け、捜索救助に係る関係機関との調整機能の強化や自衛隊への災害派遣要請の迅速化を図るとともに、釧路航空基地に新たに機動救難士を配置したほか、同基地のヘリコプターを増強し、紋別海上保安部に大型巡視船を配備するなど、迅速かつ確かな救助・救急体制の強化に取り組んだ。（国土交通省）

・漂流予測の精度向上や緊急通報用電話番号「118番」や「NET118」の有効活用及び携帯電話のGPS機能を「ON」にすることで緊急通報時に遭難位置を迅速に把握することができる「緊急通報位置情報通知システム」の周知活動に取り組んだ。（国土交通省）

・海難救助能力体制の向上強化のため、民間の救助組織とも連携した捜索救助に関する合同訓練のほか、近隣諸国との協議、合同訓練及び机上訓練を定期的実施した。（国土交通省）

・所定の講習を修了した特殊救難隊員及び機動救難士等を「救急員」として指名し、消防機関の救急隊員と同様の範囲内で応急処置を実施して、適切に救急救命士を補助することが可能となる「救急員制度」を運用し、洋上における救助・救急体制の充実強化を図った。（国土交通省）

2)南海トラフ地震等の切迫する大規模な地震・津波等の大規模自然災害に備え、国土強靱化及び人命・財産の防護の観点から全国の漁業地域をはじめ沿岸地域の安全を確保するための対策を行っている。（国土交通省、農林水産省）

・令和6年能登半島地震では、発災後直ちに巡視船艇・航空機等による被害状況調査や行方不明者捜索、自治体からの要請に基づく救急患者等搬送・支援物資輸送・給水支援、測量船等による港内調査を速やかに実施したほか、航行警報等を発出し、付近航行船舶等への情報提供を行った。（国土交通省）

3)海の安全情報の緊急情報配信メールやホームページ等により台風や発達した低気圧等による荒天に備えた早期の事故防止に係る注意喚起の発出及び安全啓発情報の提供を実施した。（国土交通省）

・関係省庁及び民間関係団体等と連携した訪船指導及びマリナーや漁協等への訪問指導を実施した。

関係省庁及び民間関係団体等と連携した訪船指導：令和5年2,528隻

関係省庁及び民間関係団体等と連携したマリナーや漁船等への訪問指導数：令和5年395件（国土交通省）

・通信販売事業者と連携してミニポート、カヌーやSUP等のマリネージャーに対する啓発活動を実施した。（国土交通省）

・JBWSSの関係民間団体が開催したイベントにおいて舟艇及び水上安全等に関わる官民の関係団体並びに広く一般に対し、情報の発信と共有を行い、更なる水難防止、安全対策の向上を図った。（国土交通省）

・国際海事機関（IMO）の航行安全・無線通信・捜索救助小委員会（NCSR）にてVDESに関する会期間通信作業部会（CG）のコーディネーターに海上保安庁職員が就任し、海上人命安全条約（SOLAS条約）の改正案及び性能基準案作成を主導した。同職員はIALAデジタル技術委員会（DTEC）の議長として性能指針案の作成にもリーダーシップを発揮した。（国土交通省）

・令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を受け、同年12月に「知床遊覧船事故対策検討委員会」において「旅客船の総合的な安全・安心対策」が取りまとめられた。これを踏まえ、令和5年4月成立、同年5月公布の事業者の安全管理体制の強化や船員の資質の向上などを内容とする「海上運送法等の一部を改正する法律」の施行に向け、政省令等の整備を順次進めてきたほか、抜き打ち・リモートによる監査の実施、通報窓口の設置といった監査体制の強化、日本小型船舶検査機構の検査方法の見直しや国による監督の強化など、実施可能なものから速やかに実行に移した。（国土交通省）

エ 海域で発生する自然災害の防災・減災

1)海岸堤防の整備や耐震化、水門等の統廃合や自動化・遠隔操作化等の海岸保全施設等の整備を推進した。（農林水産省、国土交通省）

2)国土保全の観点から、砂浜保全等の侵食対策を推進した。（農林水産省、国土交通省）

3)想定し得る最大規模の高潮に対する避難体制等の充実・強化を図るため、高潮浸水想定区域図作成の手引きを改定し、都道府県の「高潮浸水想定区域等」の指定等の支援を行った。（農林水産省、国土交通省）

4)海域で発生する地震に対する緊急地震速報と津波警報・注意報の発表の迅速化に貢献するため、気象庁に対しS-netとDONETの観測データを引き続き提供するとともに、南海トラフ地震の想定震源域の西側（高知県沖～日向灘）における、海底地震・津波観測網の構築を進めるにあたり、観測機器の製作等を完了し、沖合システムのケーブルを海洋敷設した。（文部科学省）

・令和5年10月9日に発生した津波の発生源とされる鳥島近海において航空機による観測を実施し、海面に軽石を確認した。また測量船による海底地形調査を実施し、他機関による過去の調査結果と比較することで海底噴火の痕跡を確認した。（国土交通省）

5)地震・地殻変動の観測について、高安定レーザーを利用することによって、光ファイバー自体をセンサーとして用いるDAS（分散型音響センシング技術）の長周期観測ノイズを大幅に減少させることに成功し、室戸岬の110km沖合までの連続的で安定した観測を可能にした。また、AI技術を導入した沿岸津波予測手法を開発し、従来のデータ同化にもとづく予測手法よりも迅速に最大振幅等の予測が可能な場合を示すことができた。（文部科学省）

6)「我が国における海洋状況把握（MDA）の能力強化に向けた今後の取組方針（H30.5）」及び「我が国の海洋状況把握（MDA）構想（R5.12）」に基づき、関係省庁の密接な情報交換・共有に努めた。（内閣官房、内閣府、文部科学省、農林水産省、国土交通省、環境省、防衛省）

- ・電子基準点リアルタイム解析システム（REGARD）を運用し、令和6年能登半島地震時には、発災後10分程度で関係機関へ地殻変動や地震規模等の計算結果を提供した。（国土交通省）

【評価】

- ・周辺海域の情勢変化を踏まえ、一層重要となっている海上保安庁と自衛隊の連携に関し、有事の際の防衛大臣による海上保安庁に対する統制の要領が策定される等、その連携強化が進展している。令和6年度内に設置が予定されている自衛隊の「統合作戦司令部」の設置等にも対応した海上保安庁と自衛隊の更なる連携体制の強化が望まれる。
- ・防衛省、海上保安庁それぞれの取り組みは予定通り進んでいるようなので、引き続き能力強化に努めていただければと思う。加えて、両者の連携と役割分担に関する議論についても引き続き深めていただけると良いと思う。
- ・知床遊覧船事故を受けて取り纏められた「旅客船の総合的な安全・安心対策」の実施や、迅速な救助・救急体制の構築が進展している。引き続き、策定された対策案の進捗状況の検証を行いつつ、その迅速・確実な実施を図るとともに、知床半島以外の地域においても所要の救助・救急体制の強化を進めることが望まれる。
- ・海洋に由来する自然災害の脅威が近年増大する中で、令和5年10月の鳥島近海地震及び令和6年1月の能登半島地震において、地震規模に比べて大きな波高の津波や短時間に海岸線に到達する津波が発生したが、関係機関、研究機関等の迅速な調査分析により、その発生メカニズムが解明されつつあることは評価できる。新たに導入されつつある海底地震・津波観測網や予測手法とも合わせて、地震発生時の被害の防止・軽減に活かされることが期待される。
- ・自然災害の防災・減災に向けて、各省所管の新技术を活用した観測・予測などの強化取組みや対策が着実に進展していることが窺える。これら取組み状況は既に公表もされているが、果たして国民向けの周知が十分なのか、また、それぞれの取組み、そして、それを全体としてみた場合に、どのような具体的な効果をもたらすのか、あるいは、どこに限界があるのか等のイメージがしづらいこともあり、国民の更なる防災・減災意識を高めるきっかけとするためにも、幅広い受け手を想定した広報を期待する。
- ・「海域で発生する自然災害の防災・減災」の主な取組みの現状について、全体として計画に沿った取組みが十分になされていると評価できる。

第4期海洋基本計画に基づく工程表（令和5年度取組状況）

1 総合的な海洋の安全保障

（2）海洋の安全保障の強化に貢献する施策

第3期計画に引き続き、安全保障が必ずしも唯一の、又は主たる目的となっていない施策であっても、海洋の安全保障に資する側面を有するものを、海洋の安全保障の強化に貢献する施策と位置づけて取り組んでいく。

ア 経済安全保障に資する取組の推進

- ①海洋資源開発の推進
- ②海上輸送の確保
- ③海洋産業の国際競争力の強化
- ④海洋科学技術の振興

イ 海洋状況把握（MDA）能力の強化

ウ 国境離島の保全・管理

【KPI】

a)海洋資源の開発（「海洋エネルギー鉱物資源開発計画」に基づき技術開発を推進）※令和6年3月22日改定（総合資源エネルギー調査会資源・燃料分科会にて審議決定）

b)レアアース泥の生産技術の開発・実証（現状：水深2,470mからのレアアース泥の解泥・揚泥試験の実施（令和4年度）、目標：水深6,000mからのレアアース泥の採鉱・揚泥の実証試験の実施（令和7年度まで）

c)海洋状況表示システム「海しる」のアクセス件数、API※1公開項目数、アクセス件数（平均値）：10,600件/日、API利用件数（平均値）：7,700件/日（令和5年1月～12月）、API公開項目数：93件（令和5年度）、目標：令和4年の2倍（令和9年まで）

※1 アプリケーションプログラミングインターフェイス。プログラムの機能をその他のプログラムでも利用できるようにするための規約であり、特定の機能を利用することができる。

d)我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保（現状：京浜港 週21万TEU、阪神港 週8万TEU（令和5年11月時点）、目標：京浜港 週27万TEU、阪神港 週10万TEU（令和10年度）

※令和元年度に令和5年度を目標年次とする目標値を設定していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により達成が困難となったことなどから、「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会（R5.2設置）」において検討が行われたところ。引き続き輸送力の堅持が必要とされ、令和10年度を目標年次とする目標値を設定した。

e)訪日クルーズ旅客数・外国クルーズ船の寄港回数・外国クルーズ船の寄港する港湾数（現状：訪日クルーズ旅客数：35.6万人、外国クルーズ船の寄港回数：1264回、外国クルーズ船が寄港する港湾数：92港（令和5年速報値）、目標：訪日クルーズ旅客数：250万人、外国クルーズ船の寄港回数：2000回、外国クルーズ船が寄港する港湾数：100港（令和7年まで）

【海洋開発重点戦略の主な成果指標】

（AUV戦略の主な成果指標）

・令和7（2025）年度までにAUVの利用実証を6件程度実施し、それぞれの技術目標を設定（例：洋上風力発電施設に至る海底電力ケーブルの連続検査（〇〇kmのケーブル連続検査））。

・令和9（2027）年度までに洋上風力発電の検査等の実ビジネスにおいて10件程度のAUV事業モデルを構築。

・令和12（2030）年度までに洋上風力発電を始めとした海洋産業、海洋安全保障、海洋環境保全等の様々な場面で、AUVが活用されることを基準とする。

（海洋状況把握（MDA）及び情報の利活用の推進）

海洋情報の産業分野利活用に関する成果指標として、令和11（2029）年度までに、海洋における地理空間情報の利活用に関するユーザーコミュニティを構築するとともに、「海しるビジネスプラットフォーム」を開発し、有償情報掲載件数を20件とすることで、海洋情報の活用を通じた産業利用の促進につなげる。

衛星データ等を活用したAI開発について、令和11（2029）年度までに、海外展開を見据え、表示データの低負荷化等を図ったシステムを開発する。

また、MDAに関する国際社会のニーズを調査した上で、令和11（2029）年度までに、同盟国・同志国等とのシステムを通じた連携の確立を図る。

(特定離島である南鳥島とその周辺海域の開発の推進)

凡例) ●：内閣府海洋事務局、国土交通省・気象庁・国土地理院・環境省・防衛省の取組

○：内閣府科学技術・イノベーション推進事務局及びS I Pの取組

(社会実装検討：プロジェクトの実効性の確保)

●令和8(2026)年3月まで

内閣府等による南鳥島の利活用支援のための情報収集・調査

○令和8(2026)年3月まで

S I Pによる社会実装形態案の取りまとめ

●令和9(2027)年3月まで

内閣府等による南鳥島における既存施設・制度等のレビュー

○令和10(2028)年3月まで

S I Pによるレアアース生産の社会実装化プランの取りまとめ

(適用技術の実証：S I Pによるレアアース生産に係る試験)

○令和8(2026)年2月まで

採鉱・揚泥試験1(採鉱・揚泥に関する適用技術の実証)

○令和8(2026)年4月まで

一次処理試験1(精錬処理等に関する適用技術の実証)

○令和9(2027)年10月まで

採鉱・揚泥試験2(レアアース泥350t/日規模での採鉱・揚泥の実施)

○令和9(2027)年12月まで

一次処理試験2(レアアース泥350t/日規模での精錬処理等の実施)

(管轄海域の保全のための国境離島の状況把握)

・特に遠隔・脆弱な国境離島(おおむね20~30島)とその周囲の現況地形データ(元地形データ)の取得：

→令和10(2028)年度までに、0%→100%

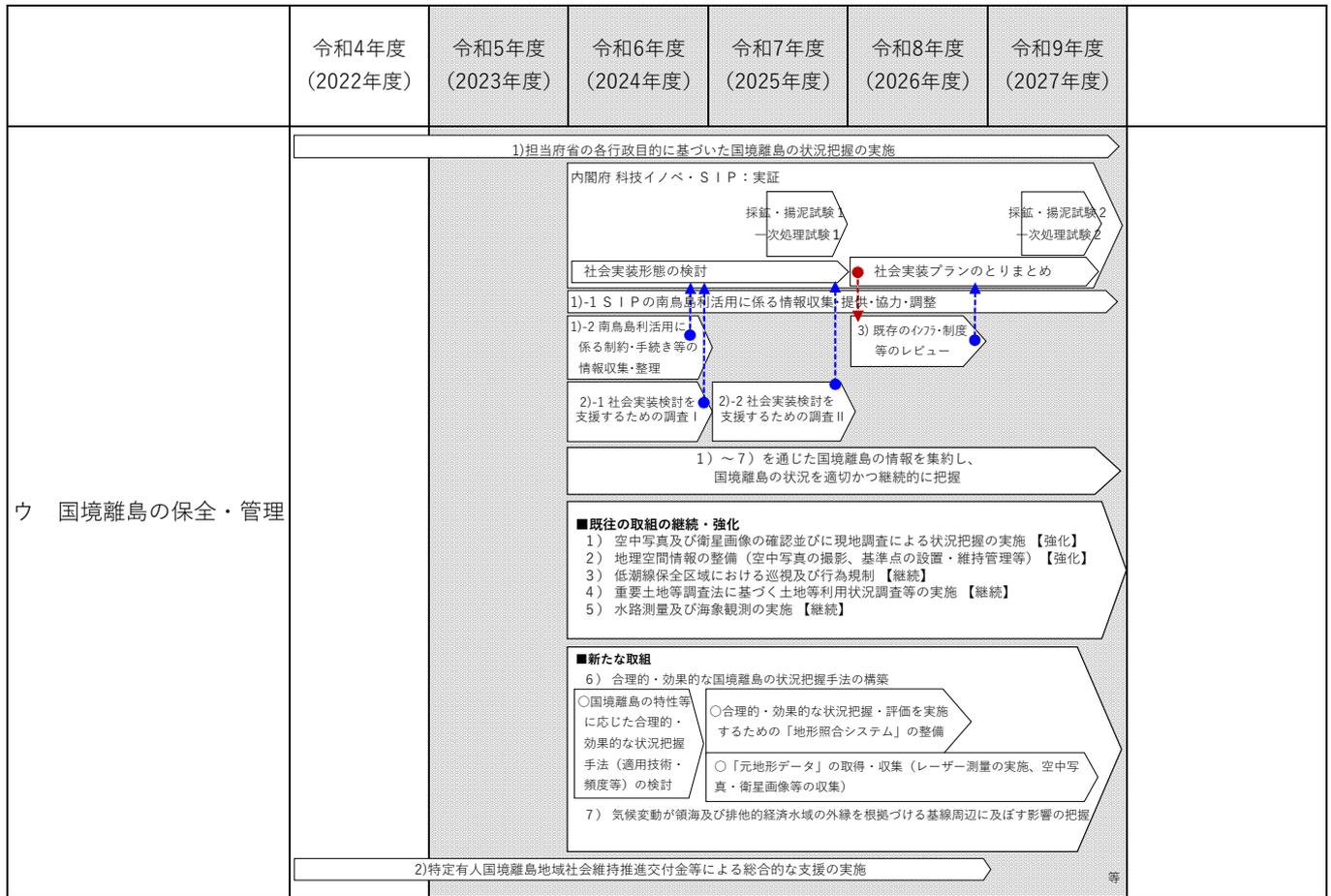
・我が国が現に保全・管理を行っている国境離島473島の状況把握に必要な空中写真の撮影等の実施(過去5年以内)

→令和10(2028)年度までに、40%→100%

・合理的・効果的な国境離島の状況把握手法の確立

→令和10(2028)年度までに達成

	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	
ア 経済安全保障に資する 取組の推進	<p>①海洋資源開発の推進</p> <p>②海上輸送の確保</p> <p>1) 令和5年3月に改正した「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」に基づき、対外船舶運航事業者等が国土交通大臣の認定を受けた令和5年4月から始まる日本船舶・船員確保計画（5か年計画）が着実に実施できるよう、トン数標準税制等の実施や日本籍船舶化に係る手続き面の規制緩和の検討等による取組を促進</p> <p>2) 内航未来創造プランに基づく、「内航海運業者の事業基盤の確保」「先進的な船舶等の開発・普及」「船員の安定的・効果的な確保・育成」等に係る具体的施策の推進・プランに掲げられた「安定的輸送の確保」及び「生産性向上」に係る指標を基に、各施策の評価・検証を実施</p> <p>3) 国際コンテナ戦略港湾において、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスの充実に図るため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組を推進</p> <p>③海洋産業の国際競争力の強化</p> <p>1) クルーズ船の寄港促進を通じた、インバウンド需要の取込</p> <p>令和7年までに、「訪日クルーズ旅客数250万人」、「外国クルーズ船の寄港回数2000回超」、「外国クルーズ船の寄港する港湾数100港」を目指す。</p> <p>2) 船舶産業の更なる生産性向上や事業再編等を通じた事業基盤強化</p> <p>④海洋科学技術の振興</p> <p>1) 「経済安全保障重要技術育成プログラム」による研究開発の推進</p> <p>2) 「AUV戦略」の策定</p> <p>「AUV戦略」の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 実証調査事業 <ul style="list-style-type: none"> 実利用が見込まれる分野での実証試験（6件程度） 利用時の課題抽出、分析、対応策検討 実証試験の成果の普及 利用時の課題の共有 <p>AUV官民PF等の官民協議体の運営（利用実証、ハード・ソフトの共通化・標準化等を通じた共通基盤の構築、効率的・効果的な運用システムの実現、制度環境整備、企業活動促進、人材育成等）、フォローアップ</p> <p>実利用を見据えた研究開発、制度環境の整備等</p> <p>AUVの実利用</p>						
	<p>1) MDA取組方針の改定</p> <p>MDA構想に基づきMDA能力強化を促進</p> <p>2) 防衛省・自衛隊及び海上保安庁の艦艇、船艇及び航空機等の増強</p> <p>3) 各種衛星の開発/打上げ/運用/衛星観測データの提供</p> <p>4) 防衛省・自衛隊と海上保安庁間における情報共有システムの拡充</p> <p>5) 海洋状況表示システム「海しる」等を活用した海洋情報の共有体制の強化</p> <p>6) 諸外国・国際機関との協力の推進・情報収集</p> <p>7) シーレーン沿岸国等のMDA能力向上支援</p>						
	<p>「海しるビジネスプラットフォーム」導入に向けたシステム要件調査等</p> <p>「海しるビジネスプラットフォーム」設計・開発（試験運用を含む）</p> <p>インプット↑</p> <p>「海しるビジネスプラットフォーム」導入等を見据えたニーズ調査、ニーズ発掘等</p> <p>宇宙開発利用加速化戦略プログラムにおける衛星データ等を活用したAI分析技術開発</p> <p>衛星データ等を活用したAI分析技術の運用</p> <p>海外展開を見据えた関係省庁のニーズを踏まえた継続開発</p> <p>人材育成も含めた海外展開のための調査</p>						成果を 海外へ 展開
	<p>人材育成も含めた海外展開のための調査</p>						



取組の現状とその評価

【主な取組の現状】

ア 経済安全保障に資する取組の推進

- ① 海洋資源開発等に関する施策を具体化するため、メタンハイドレート、石油・天然ガス、CCS、海底熱水鉱床、コバルトリッチクラスト、マンガン団塊、レアアース泥を対象として、R6.3月に「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画」の改定を行った。当該計画に基づき、個別の取組について分野別の専門家会合等において毎年フォローアップを行っていく。（経済産業省）
- ・ 南鳥島周辺海域で賦存が確認されているレアアース泥に関し、第3期SIPにおいてAUVを用いた調査潜航を複数回実施し、詳細な海底状況を把握するデータ取得に成功した。（内閣府）
- ② 海上輸送の確保のため、
- 1) 「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」において、外航日本船舶の隻数については令和5年度からの5年間で1.25倍に、外航日本人船員の人数については平成30年度からの10年間で1.5倍に増加させることを目標としているところ、トン数標準税制、国際船舶制度及び日本籍船化に係る手続き面の改善に向けた意見交換会の実施により日本船舶・日本人船員の確保に取り組んでおり、令和6年度税制改正要望において、国際船舶に係る登録免許税の特例措置については、海事業強化法に基づく「特定船舶導入計画」の認定を受けた事業者が導入する「特定船舶」に対する税率を引き下げた上で令和9年3月31日まで延長された。また、国際船舶に係る固定資産税の特例措置については、現行の措置が令和9年3月31日まで延長された。（国土交通省）

・2023年11月、我が国海運会社が運航する船舶が紅海で拿捕される事案が発生したことを受け、同月開催されたIMO総会において、国際海上輸送に深刻な脅威となるものとして非難等を行った。また、2024年1月、国連安全保障理事会において、米国とともに同旨を踏まえた決議を提案し、採択された。さらに、同年2月に開催されたG7臨時交通大臣会合においても、これらの内容に加え、G7の協調を強化していくこと等を内容とするG7交通大臣宣言が取りまとめられた。（国土交通省）

2) 「エコシップ・モーダルシフト事業」において、モーダルシフトに貢献する事業者を「エコシップマーク認定事業者」として認定し、革新的な取組等により最も貢献度が高かったと認められる事業者を「海運モーダルシフト大賞」として表彰した。また、中長距離フェリー及び、RORO船のトラック輸送に係る積載率の動向を調査し、その結果を公表する等、「内航未来創造プラン」全体の指標の達成に向け、着実に取組を実施した。さらに、内航海運における「取引環境改善」、「生産性向上」に向け、令和5年度も、荷主企業・内航海運業者・行政から構成される「安定・効率輸送協議会」を開催し、今般の法改正の内容や遵守状況に関する意見交換、取引環境改善に向けた課題の共有、経営の効率化等の生産性向上に向けた取組についての情報共有などを行った。（国土交通省）

3) 「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、国際海上コンテナ物流を取り巻く情勢変化や諸課題を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾政策の政策目標や新たな戦略、個別施策等について検討を行った（同委員会の最終とりまとめ（令和6年2月））。（国土交通省）

③海洋産業の国際競争力の強化について、

1) クルーズ船受入に関するハード・ソフト両面からの支援、クルーズ船寄港の地域経済効果を最大化させる取組として上質な寄港地観光を造成へ向けた意見交換会等を行った。（国土交通省）

2) 「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律」に基づき、特定重要物資に指定された船舶用機関（エンジン）・航海用具（ソナー）・推進器（プロペラ）の安定的な供給体制の確保を図るため、設備投資に必要な支援を実施した。また、海事産業強化法に基づく計画認定制度について、造船事業者・船用工業による生産性向上や事業再編等を盛り込んだ事業基盤強化計画を令和5年度は9件（11社）、令和5年度末までの合計で32件（50社）認定し、造船業・船用工業の事業基盤強化等を支援した。さらに、2030年に目指すべき船舶産業の姿・目標を設定するとともに、それを実現するための変革のロードマップを作成するため、2023年5月に「船舶産業の変革実現のための検討会」を立ち上げ、「デジタル技術の活用」、「人材の確保・育成に向けた取組」及び「次世代船舶の供給体制」等につき、産学官で検討を進めた。（国土交通省）

④海洋科学技術の振興について、

1) 経済安全保障重要技術育成プログラムに従い、研究開発ビジョン（第一次）に示されたAUV、船舶向け通信衛星システム（衛星VDES）、先端センシング技術、高精度航法技術等はほぼ全ての案件で採択を完了（量子技術等の最先端技術を用いた海中における革新的センシング技術は令和6年度の採択予定）し、研究開発を開始している。経済安全保障推進法に基づく協議会についても、順次設置を進め、社会実装を目指した伴走支援の議論を進めた。（内閣府）

2) 「AUV官民プラットフォーム（官民PF）」において、AUVの将来ビジョン、技術マップ、ロードマップを含む、「AUV戦略」策定に対する提言を作成し、この提言を踏まえて、令和5年12月に総合海洋政策本部で「AUV戦略」が決定された。（内閣府）

イ 海洋状況把握（MDA）能力の強化

- 1)4)「我が国における海洋状況把握（MDA）の能力強化に向けた今後の取組方針」に基づき、MDAの能力強化に向けた情報の集約・共有体制の強化に取り組んだ。（内閣府、外務省、農林水産省、国土交通省、防衛省）
- 2)海上自衛隊の艦艇1隻（潜水艦1隻）、航空機5機（回転翼哨戒機5機）を就役させた。（防衛省）
 - ・海上保安庁は、海洋監視体制の強化のため、令和5年5月から無操縦者航空機を1機から3機体制とし、24時間365日の海洋監視体制を構築した。（国土交通省）
- 3)漁海況モデル構築のための水温情報の取得、赤潮移流過程の状況把握等に加えて、水温情報から予測される漁場位置推定とIUU漁業を含む外国漁船の動向把握について衛星情報を用いて行った。さらに、引き続き衛星情報の海況監視や気候変動観測への活用についてJAXAとの意見交換を行った。（農林水産省）
- 5)「我が国における海洋状況把握（MDA）の能力強化に向けた今後の取組方針（H30.5）」及び「我が国の海洋状況把握（MDA）構想（R5.12）」に基づき、関係省庁の密接な情報交換・共有や海洋状況表示システム「海しる」について、海域の利用等に資する情報の新規掲載やAPI提供情報の充実に取り組むとともに、機能強化に向けたシステム改修を行った。（内閣官房、内閣府、国土交通省）
- 6)ADMMプラスやWPNSをはじめとした多国間枠組の取組が進展しており、安全保障・防衛分野における協力・交流の重要な基盤として、地域における多国間の協力強化に取り組んだ。（防衛省）
 - ・日米豪印の「海洋状況把握のためのインド太平洋パートナーシップ（IPMDA）と協調し、インド太平洋諸国のMDA能力構築支援を実施した。（外務省）
 - ・同盟国・同志国と連携して、国際会議において海における法の支配の重要性を発信した。（外務省）
- 7)日米豪印で取り組むMDAのためのインド太平洋パートナーシップ（IPMDA）と協調し、インド太平洋のシーレーン沿岸国等に対する海洋状況把握や法執行能力強化のための訓練等を実施している。3月にはMDAを含む海洋安全保障関連のセミナーを実施した。（外務省）
 - ・日仏間での海洋協力のためのロードマップの署名に基づき、MDAに関する情報交換を開始し連携を強化している。また、協力覚書に署名済みのアメリカ及びオーストラリアとの間では情報交換の内容について協議した。（国土交通省）

ウ 国境離島の保全・管理

- 1)国境離島の状況把握に資するよう、情報収集衛星で収集した画像に所要の加工処理を行った衛星画像を内閣府へ提供した。（内閣官房）
- 2)有人国境離島法に基づく「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」に則り、特定有人国境離島地域社会維持推進交付金等の活用、離島のガソリン流通コスト対策事業、高度・多様な職業訓練機会の確保、港湾等の整備、有人国境離島地域における部隊の増強、警察部隊を輸送するための機材の整備、携帯電話等エリア整備事業の活用等により、地域社会維持及び地域保全に努めた。（内閣官房、内閣府、警察庁、総務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省、防衛省）

【評価】

- ・「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画」の改定はしっかりしたものができたと思う。今後は毎年のフォローアップを着実に実施してほしい。
- ・南鳥島周辺海域で賦存が確認されているレアアース泥に関しては、第3期SIPにおいて予定通りの成果が出てきていると思う。
- ・国際船舶のうち「特定船舶導入計画」の認定を受けた事業者が導入する「特定船舶」に対する登録免許税の税率引下げ及び、国際船舶に係る固定資産税の特例措置が令和9年3月31日まで延長されたことは評価できる。
- ・紅海等におけるホーシー派による日本関係船舶の「拿捕」事案や航行船舶への攻撃は、我が国にとって重要なシーレーンの安定的利用にとって大きな脅威である。これに対して国連安全保障理事会における決議提案等様々な取組みが進められているが、引き続き、国際機関や関係国と連携しつつ、航行の安全確保に向けた取組みを続けることが望まれる。
- ・「内航未来創造プラン」の指標の達成に向けた取組を評価する。今後も着実に取り組んでほしい。
- ・経済安全保障重要技術育成プログラムのAUV、衛星VDES、先端センシング技術、高精度航法技術等は近未来において大変重要な技術であると考えられるので、ほぼ全ての案件で採択を完了したことは評価できる。益々の効果的施策の執行を期待する。
- ・AUVの社会実装に向けて、官民プラットフォームによる官民連携や利用実証計画が着実に進展していることを高く評価したい。利用実証実験の公募にも予想を上回る多数かつ多彩な応募があり、今後の発展に向けて多いなる期待を抱かせるものとなっている。一方で、日進月歩の技術の進展や利用ニーズの拡大傾向等に鑑みると、基本戦略や実行計画も同時に進化していく必要性があると思われるので、引き続き、官民連携で最新の英知を結集しアップデートしながら進めていただきたい。
- ・海洋基本計画に掲げられている施策のうち、国益の観点から特に重要であって、府省横断で取り組むべき事項が「海洋開発等重点戦略」として取り纏められ、また、それに関連する個別施策として「自律型無人探査機（AUV）の社会実装に向けた戦略」、「我が国の海洋状況把握（MDA）構想」が策定されたことから、今後取り組むべき事項やその実施工程がより明確になっている。今後、その工程表に沿ってこれらの重要ミッションが的確に進められることが望まれる。
- ・海洋情報収集体制の強化に関し、無操縦者航空機等の新たな技術の活用が進展している。引き続き、宇宙技術、AI技術等更なる新技術の活用が期待される。
- ・海洋関連情報を集約する海洋状況表示システム「海しる」の利用状況については、API利用件数の大きな増加が見られるものの、システムへのアクセス件数の増加が止まっている。同システムの利活用の促進に向けて、その要因分析と対応が必要である。
- ・国境離島の状況把握については、特に重要（遠隔・脆弱）な国境離島とその周辺の現況地形データの取得、全473島の空中写真撮影等の実施、合理的・効果的な状況把握手法の確立など具体的かつ有効な計画が立てられ、工程表にも反映されている。
- ・取り組み評価について、特に国境離島の保全・管理については、これまでの情報収集成果に基づき、2024年度以降の具体的な計画の策定が明確に立てられている。今後の着実な取り組みが期待される。
- ・「いつまでに」ということが読み取れる工程表となっている。成果についても多くの項目で具体的に書き込まれていて、重要な事柄が着実に進展していることがわかる。このまま、進めてほしい。

第4期海洋基本計画に基づく工程表（令和5年度取組状況）

2. 持続可能な海洋の構築

(1) カーボンニュートラルへの貢献

我が国は「2050年カーボンニュートラル」や「2030年度温室効果ガス（2013年度比）46%削減、更に50%の高みに向けて挑戦を続けていく」といった高い目標を設定している。この目標の実現に当たって、海洋分野も重要な役割を果たしていくことが期待されている。

こうした状況の下、エネルギーシステム・産業構造の転換を海洋産業全体として進め、我が国の海洋産業の更なる競争力強化につなげていくべきであり、そのため、産学官連携の下、海洋政策のあらゆる手段を総動員して取り組む。

ア 脱炭素社会の実現に向けた海洋由来のエネルギーの利用

イ サプライチェーン全体での脱炭素化

ウ CO₂の回収・貯留の推進

【KPI】

a) 洋上風力発電の案件形成（現状：約510万kW（令和5年度末）、目標：1,000万kW（令和12年まで）・3,000～4,500万kW（令和22年まで）

※第6次エネルギー基本計画（令和3年10月22日閣議決定）に基づく

b) 港湾脱炭素化推進計画が作成されている港湾数（現状：25港（令和5年度）、目標：20港（令和7年度まで））

【海洋開発重点戦略の主な成果指標】

2030年までに1,000万kW、2040年までに3,000万kW～4,500万kWの案件形成を目指すとともに、改正法施行までに、適地選定のために不可欠なデータのうち特に重要なものについて、募集区域の指定に資するよう関係府省横断で活用できる形で整備する。

	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	
ア 脱炭素社会の実現に向けた海洋由来のエネルギーの利用	1) 領海・内水における洋上風力発電の活用、EEZ展開に向けた技術開発や法整備を含む環境整備						
	EEZ展開に向けた法整備 ・施行に向けた政省令の整備等			EEZにおける適地選定・案件形成			
	適地選定のためのデータ整備、強靱な国内サプライチェーン形成に向けた取組						
	領海及び内水における適地選定・案件形成						
	2) 基地港湾の確保等による洋上風力発電事業の円滑な推進						
イ サプライチェーン全体での脱炭素化	3) 環境影響評価の円滑な実施						
	1) グリーン成長戦略 2050年カーボンニュートラルに向けた取組						
ウ CO ₂ の回収・貯留の推進	2) カーボンニュートラルポート（CNP）の形成の推進 港湾脱炭素化推進計画の作成（目標：令和7年度までに20港）						
	CCSの適地開発の推進、事業環境整備の加速化等						

取組の現状とその評価

【主な取組の現状】

ア 脱炭素社会の実現に向けた海洋由来のエネルギーの利用

- 1) 洋上風力発電の排他的経済水域（EEZ）への拡大を実現するため、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の一部を改正する法律案を令和6年3月に今国会に提出した。（内閣府、経済産業省、国土交通省、環境省）
- 2) 「港湾法の一部を改正する法律」に基づき、令和5年4月には新潟港を基地港湾として新たに指定した。（国土交通省）
- 3) 令和5年5月から「洋上風力発電の環境影響評価制度の最適な在り方に関する検討会」にて検討が行われ、その結果を踏まえ、中央環境審議会総合政策部会「風力発電に係る環境影響評価制度の在り方に関する小委員会」に諮問し、令和6年3月に答申を得ており、その内容を3月に閣議決定された排他的経済水域（EEZ）に洋上風力を導入するための法案に盛り込んだ（環境省）

イ サプライチェーン全体での脱炭素化

- 1) グリーンイノベーション基金「次世代船舶の開発」プロジェクトにおいて、より高い安全性・環境性能の達成に向け「研究開発・社会実装計画」の改訂を行い、またそれに伴う令和6年2月の追加公募にて2件採択した。（国土交通省）
 - ・ 船舶における環境負荷の低減として、経済産業省と国土交通省の連携事業である「AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金（内航船の革新的運航効率化実証事業）」において、（1）運航の効率化・最適化や荷役・離着岸時間の短縮等に資するハード及びソフト技術の導入による内航船の省エネルギー化を目指す実証事業や（2）内航海運における標準的な省エネ船型の開発事業として、計15件の事業を実施した。（経済産業省、国土交通省）
 - ・ 環境省と国土交通省の連携事業である社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業（LNG燃料システム等導入促進事業）」を活用し、LNG燃料システム及び最新の省CO₂排出機器を組み合わせた先進的な航行システムの普及を図る技術実証として4件の事業を実施した。（国土交通省、環境省）
 - ・ 令和6年度からはゼロエミッション船等の生産基盤の構築に取り組む事業者に対して支援を実施することとしており、関係省庁との調整を進めている。（国土交通省、環境省）
 - ・ 2023年7月に開催されたIMO第80回海洋環境保護委員会において、我が国提案をベースとした、「2050年頃までに国際海運からのGHG排出ゼロ」を目標とする2023IMOGHG削減戦略に全会一致で合意した。（国土交通省）
- 2) CNPの形成を促進するため、港湾法に基づき港湾管理者が作成する港湾脱炭素化推進計画について、計画の作成に対する補助、助言等による支援を行った。また、横浜港・神戸港において水素を燃料とする荷役機械の現地実証の準備に着手したほか、LNGバンカリング拠点の整備、低炭素型荷役機械の導入等を推進した。加えて、コンテナターミナルの脱炭素化の取組状況を客観的に評価するCNP認証（コンテナターミナル）の運用に向けて試行を実施した。（国土交通省）

ウ CO₂の回収・貯留の推進

- ・ CCSについて、二酸化炭素の分離回収、輸送、貯留及び海洋環境保全とネイチャーポジティブ（自然再興）に資するモニタリングなど各技術要素に関する技術実証を実施した。（環境省）
- ・ CCS適地開発を促進するため、地質構造調査等を実施するとともに、事業者主導による「先進的CCS事業」を選定し、国により集中的に支援を実施した。また、低温・低圧での液化CO₂船舶輸送実証、CO₂分離・回収技術、貯留安全性の向上に関する技術の研究開発等に加え、法整備を含めた事業環境整備を進めている。（経済産業省）

【評価】

- ・再エネ海域利用法の改正案の今国会提出は大いに評価する。法案成立を祈るとともに、その後の、浮体式洋上風力発電の導入目標の明確化を含む、円滑導入に向けた細やかな運用のための各種政策の速やかなる執行に期待する。
- ・洋上風力発電のEEZへの拡大を展望した海域利用促進に向けての法整備は、我が国として大きな一歩であり、高く評価される。一方、EEZの浮体式洋上風力は、プロジェクト財物が領土・領海内と領海外に跨るものとして、おそらく国内初の事例となるということを踏まえて、実務面での細部にわたる検討課題（例えば、保険の付保規制の適用範囲の整理など）が発生すると思われるので、引き続き、関係官庁の連携・検討を期待する。
- ・洋上風力発電の導入はカーボンニュートラルへの貢献であると同時にエネルギー安全保障上の重要性もあるため、引き続き、国内サプライチェーンの発展も含めた施策を期待する。案件公募ルールの作成・見直しに関しては業界団体からのヒアリングも行っていると理解しているが、先行する欧州のプロジェクトと比べても急激なコストダウンやスピードアップを求められている印象があり、高いリスクの割に薄利であるがゆえに事業者が参入を躊躇したり、国内サプライチェーン育成の余裕が無くなることのないよう、今後とも、多くの企業が参入を希望するような魅力的でサステナブルな洋上風力産業の育成を期待する。
- ・「AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金」での15件の事業の実施及び、「LNG燃料システム等導入促進事業」での4件の事業の実施を評価する。ゼロエミッション船等の生産基盤の構築に取り組む事業者への支援も、上記同様、国家目標であるゼロエミに向けた重要な案件であるので着実に進めてほしい。
- ・今年から、外航海運に関して欧州のEU-ETS制度の適用が開始している一方で、我が国は、GHG排出削減に関する制度の国際的統一（ハーモナイゼーション）の重要性の観点から、このEU独自の制度の導入に反対し、IMO主導の制度の確立を待つよう求めていたものと承知している。2023 IMO GHG削減戦略下の制度設計で、EU ETS制度をIMO策定の制度に統合していく動きはあるのか、我が国はどのように働きかけていく方針に関心を持っており、今後とも、適切なリードを期待している。
- ・脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成に関し、「港湾脱炭素化推進計画」が作成されている港湾数のKPI目標が、官民の関係者の連携により、目標期限前に達成されたことが評価できる。その計画の確実な実行によるサプライチェーンを含めた脱炭素社会の迅速な実現への貢献が期待される。
- ・洋上風力発電、CCSともに、法整備の大枠の目処が立ったので、実施のための細部をさらに詰めるとともに、EEZでの案件形成を目指して適地の選定の準備を適宜進めていただけると良いと思う。
- ・CCS事業法の今国会通過は大いに評価する。適地調査事業や「先進的CCS事業」がしっかり継続実施されることを期待する。同時に、社会的受容性の醸成のため、モニタリングを含む各種技術実証を着実に進めてほしい。
- ・一般のCCS事業法成立によって試掘や貯留事業に起因する賠償責任は、事業者の故意・過失によらない賠償責任（無過失責任）と明記されたが、主として被害者救済の観点によるもので、事業者保護の観点がサイレントとなっていることから、事業者としてのリスクをどう見るべきか、今後の展開を注視している。官民の責任分担を含め、今後の制度設計が待たれところであるが、リスクとして未知な部分が多い海洋開発領域であり、引き続き、適切な事業環境整備を期待している。
- ・港湾脱炭素化推進計画作成は計画以上に進捗。EEZでの洋上風力導入に向けて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の一部を改正する法律案が審議中であり、またCCS事業法が公布されるなど、カーボンニュートラルに貢献する歩みが着実に進んでいることを評価する。特に洋上風力発電のEEZ展開に向けた制度整備の推進が海洋開発重点戦略の一つに位置付けられたわけであり、KPIの達成のため、EEZでの洋上風力の案件形成に向けてさらに力を入れて進める必要がある。

第4期海洋基本計画に基づく工程表（令和5年度取組状況）

2. 持続可能な海洋の構築

(2) 海洋環境の保全・再生・維持

海洋は、生物の多様性の確保や我々の豊かで潤いある生活を支えるかけがえのないものであり、このような恩恵は、複雑かつ多様で常に変化する海洋環境に支えられている。また、海洋は、大気と相互に影響を及ぼしあう等気候に大きな影響を与えていることに加え、地球温暖化の要因とされるCO₂等の温室効果ガスを吸収する機能がある一方、地球温暖化に伴う海水温上昇や、海洋酸性化等の影響を受けている。そして、陸域における社会経済活動の拡大により、水質汚染やプラスチックを含む海洋ごみ等、地球規模で様々な影響を受けており、一旦海洋環境や生態系が損なわれるとその回復を図ることが非常に困難である。

このため、我が国は、従来から様々な国際的な枠組みの下で国際社会と連携し、海洋環境や生態系の維持・保全に関する国内外の取組を進めてきたところであり、今後も状況の変化に対応し、保全から更に進んで再生（回復を含む）に向けたより複雑で高度な取組を進めていく。また、自然生態系と調和した海洋環境の利用も重要であり、SDGs等の国際的イニシアチブを基にした海洋環境の保全、豊かな海づくりの推進及び沿岸域の総合的管理の推進の3つの観点から、海洋環境の保全・再生・維持を図っていく。

ア SDGs等の国際的イニシアチブを基にした海洋環境の保全

イ 豊かな海づくりの推進

ウ 沿岸域の総合的管理の推進

【KPI】

・管轄権内水域における海洋保護区・保護地域以外で生物多様性保全に資する地域（OECM）の割合（現状：13.3%（令和4年度末）、目標：30%（令和12年まで））

	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	
ア SDGs等の国際的イニシアチブを基にした海洋環境の保全	1)海洋保護区等の設定の推進						等
	2)サンゴ礁、藻場、干潟等の保全・再生・創出の推進						
	3)2024年末までの合意を目指して進められているプラスチック汚染に関する条約交渉の結果も踏まえつつ、プラスチックを含む海洋ごみに係る実態把握、発生抑制対策、国際連携を総合的に推進						
イ 豊かな海づくりの推進	1)森・里・川・海などを活かした里海づくりに取組み、国民の理解増進や海岸空間の保全等						等
	2)閉鎖性海域の環境保全に向けた調査研究、方策検討等の取組の推進						
ウ 沿岸域の総合的管理の推進	1)総合的な土砂管理の推進・海岸協力団体制度の活用等を通じた海岸空間の保全等						等
	2)陸域から海域への汚濁負荷の削減・管理						

取組の現状とその評価

【主な取組の現状】

ア SDGs等の国際的イニシアチブを基にした海洋環境の保全

1)海域における自然共生サイトを合計6件認定するとともに、30by30の達成に向けて、海域におけるOECMの設定に関する検討を進めている。また、モニタリングサイト1000のサンゴ礁（23か所）、磯・干潟・アマモ場・藻場（28か所）、干潟の指標生物であるシギ・チドリ類（137か所）、砂浜の指標生物であるウミガメ（33か所）において、生物及び物理環境に係るモニタリング調査を実施し、結果を公表した。（環境省）

2)「海洋プラスチックごみ対策アクションプラン」等を踏まえ、削減に向けた実態把握、回収処理、発生抑制対策に取組んでいる。関係省庁（内閣官房、内閣府、消費者庁、外務省、文部科学省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省等）とともに、2050年までに海洋プラスチックごみによる追加的な汚染をゼロにまで削減することを目指す「大阪ブルー・オーシャン・ビジョン」及び2023年のG7広島サミットにおいて合意したプラスチック汚染に関する取組の実現に向けて、国連環境計画（UNEP）等の国際機関とも協力し、海洋プラスチックごみの流出防止策に必要な科学的知見の蓄積支援及びモデル構築支援等、アジア地域における環境上適正なプラスチック廃棄物管理・処理支援等にも取組んだ。（外務省、環境省等）

イ 豊かな海づくりの推進

1)藻場・干潟の保全・再生と地域資源の利活用の好循環を創出し、藻場・干潟がもつ多面的機能を最大限発揮することを目指す「令和の里海づくり」モデル事業を通して、藻場・干潟の保全等と地域資源の利活用に令和4年度から取り組んでいる。令和6年度は、藻場・干潟の保全等や、地域資源を活用した海洋教育やエコツアーなどに取り組む19団体を選定し、必要な経費の支援や事業実施の伴走支援等を行う。（環境省）

2)全国88の閉鎖性海域を対象に、水質汚濁防止法に基づき、窒素及びりんに係る排水規制を実施するとともに、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明海・八代海等において陸域からの汚濁負荷量の把握や水質等を把握するための調査を実施した。（環境省）

ウ 沿岸域の総合的管理の推進

1)地域の実情に応じた多岐にわたる海岸管理の充実を目指すため、24の海岸協力団体が指定されており、更なる活動の活性化を図るため、海岸協力団体との意見交換会を開催した。（農林水産省、国土交通省）

・土砂の流れの変化に起因する土砂供給の減少による影響に対する問題が起きている沿岸域において、土砂移動のメカニズムを把握し、土砂管理に関する事業の連携方針や、適正な土砂管理に向けた総合土砂管理計画の策定を行い、関係者が連携し、方針・計画に基づき総合的な土砂管理の取組を推進しており（令和6年3月時点では、全国で総合土砂管理計画等が10計画策定されている）、個別事案への対応としても、ダムでは排砂バイパスの設置やダム下流への置き土、山地では適切な土砂を下流へ流すことのできる透過型砂防堰堤の設置や既設砂防堰堤の透過化型への改良、河川では河川砂利採取の適正化、海岸では砂浜の回復を図るため、サンドバイパスや離岸堤の整備等侵食対策を実施した（国土交通省）

2)污水处理未普及人口の解消に向け、循環型社会形成推進交付金を活用して単独処理浄化槽や汲み取り便槽から合併処理浄化槽への転換を促進するとともに（環境省）、農業集落排水施設の普及、更新整備及び高度処理の導入について、関係自治体と連携して推進した。（農林水産省）

また、「瀬戸内海環境保全特別措置法の一部を改正する法律」（R4.4施行）では、関係府県において栄養塩類管理計画を定めることにより順応的管理のもとでの栄養塩類の供給ができるようになり、これを踏まえ、同計画を策定する関係府県の計画策定・改訂に対する補助制度により、関係府県の取組を支援した。（環境省）

加えて、漁業生産力の低下が懸念される海域においては、栄養塩類と水産資源の関係の定量的な解明、適正な栄養塩類管理モデルの構築、赤潮により色落ちの被害が発生した海藻類への適切な栄養塩類供給手法の開発を推進した。（農林水産省）

【評価】

- ・「大阪ブルー・オーシャン・ビジョン」の目標達成に向けて、海洋プラスチック対策を着実に進展させてほしい。
- ・漁業生産力の低下が懸念される海域での各種対策は大いに評価できる。これを全国展開することを是非目指してほしい。
- ・30by30達成に向けたOECM設定に関する検討や各種海洋モニタリング、豊かな海づくりの推進のために継続的に実施すべき調査や現状の把握が着実に行われていると評価する。沿岸域の総合的管理については、多様なステークホルダーたちが地域ごとに合意形成をしながら進めていく必要がある。成功事例を積み上げ、その横展開を図っていくことが重要である。

第4期海洋基本計画に基づく工程表（令和5年度取組状況）

2. 持続可能な海洋の構築

(3) 水産資源の適切な管理

水産資源は再生可能な資源であり、適切な管理による持続的な利用が食料安全保障の観点からも重要であるため、「水産基本計画」（令和4年3月閣議決定）等に即し、海洋環境の変化も踏まえた水産資源管理を着実に実施していく。

具体的には、「資源管理の推進のための新たなロードマップ」等に従い、MSY（最大持続生産量）ベースの資源評価に基づくTAC（漁獲可能量）管理の推進、IQ（漁獲割当て）管理の導入等、科学的知見に基づいた新たな資源管理を推進する。

また、不漁等海洋環境の変化が資源変動に及ぼす影響に関する調査研究を進めるとともに、ICTを活用したスマート水産業による海洋環境や漁獲情報の収集等、迅速かつ正確な情報収集とこれに基づく気候変動の的確な把握、これらを漁業現場に情報提供する体制構築を図る。さらに、実効性ある資源管理のために、国内漁業者等に対する監視体制の強化や外国漁船等の違法操業取締り等に取り組む。

【KPI】

・漁獲量（現状：292万トン(令和4年)、目標：平成22年と同程度（444万トン）まで回復(令和12年度まで)）

	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	
水産基本計画に従った取組の推進							
	現行水産基本計画（令和4年3月閣議決定）等に従った取組の推進 海洋環境の変化も踏まえた水産資源管理の着実な実施 検証・見直し 資源調査・評価の充実（デジタル化の推進によるデータ収集等の充実） 漁業法に基づく資源管理の着実な推進（MSYベースのTAC管理の拡大、IQ管理の導入） 新基本計画等に基づく取組の推進						等

取組の現状とその評価

【主な取組の現状】

TAC資源拡大に向けた検討状況として、令和6年3月末時点で、22種38資源について、MSYベースの資源評価結果が公表され、20種34資源について、資源管理手法検討部会を開催し、5種11資源について、ステークホルダー一会合を開催した。このうち、カタクチイワシ及びウルメイワシ対馬暖流系群については、令和6年1月からTAC管理を開始した。また、マダラの4つの資源（本州日本海北部系群、本州太平洋北部系群、北海道太平洋及び北海道日本海）について令和6年7月から、マダイ日本海西部・東シナ海系群について令和7年1月から、ブリについて同年4月からTAC管理の開始を目指して準備を進めている。

また、大臣許可漁業については、令和5年度までにTAC資源を主な漁獲対象とする大臣許可漁業にIQ方式による管理を原則導入することとしており、これを踏まえ、令和5管理年度までに、ミナミマグロ、大西洋クロマグロ及びクロマグロ（大型魚）のかつお・まぐろ漁業、サバ類、マイワシ及びクロマグロ（大型魚）の大中小型まき網漁業、クロマグロ（小型魚及び大型魚）のかじき等流し網漁業等、スルメイカの大臣許可いか釣り漁業並びにサンマの北太平洋さんま漁業において、IQ方式による管理を導入した。（農林水産省）

【評価】

・KPI達成と関係付けて取り組みや成果の現状を把握する必要がある。人の手を加えることが容易にできるのは漁獲であるので、そのコントロールに向けた取り組みは着々と行われていると評価する。一方で、漁獲量が減少傾向にあり、海洋環境の変化が起る中でKPIの達成が厳しそうに見える。他分野の研究で行われているイベントアトリビューションなどの方法を水産分野にも展開し、資源の状況に関する漁業者の理解の醸成やKPIの達成に向けた取り組みをさらに進めることを期待する。

第4期海洋基本計画に基づく工程表（令和5年度取組状況）

2. 持続可能な海洋の構築

（4）取組の根拠となる知見の充実・活用

持続可能な海洋の構築に向けて地域や地球規模の海洋問題を解決するためには、国際ルールの遵守に加え、海洋の状況を適切に把握し、海洋の諸現象をよりよく理解することも欠かせない。なぜなら、これらの国際ルールは、科学的知見を基盤として形成されているからである。

このため、観測データを活用した気候変動等の影響の把握と海洋生態系の保全・利用に向けた研究が重要であり、また、観測データの共有・活用の世界規模の枠組みへの貢献や国際的イニシアティブに基づいて各国の取組を促進させる。そして、この分野での我が国政府開発援助（ODA）による知見の蓄積と提供等の協力を今後も引き続き強化していく。

これらの視点を踏まえて、北極・南極を含めた全球観測の実施、海洋生態系の理解等に関する研究及び世界規模の枠組みへの貢献の3つの観点から取組の根拠となる知見の充実・活用を推進する。

ア 北極・南極を含めた全球観測の実施

イ 海洋生態系の理解等に関する研究の推進・強化

ウ 世界規模の枠組みへの貢献

【KPI】

・海洋環境や海洋生態系に関する観測データの集積（現状：海洋生物多様性データベース（BISMaL:Biological Information System for Marine Life）※が統合・公開した日本周辺海域における調査研究に基づく生物出現記録数 239万件（令和4年）、目標：300万件（令和12年まで））

※ 海洋の生物多様性情報（いつ・どこに・何という種が・どれ位・いた/いなかった）を扱うデータシステム。日本周辺の海洋生物を主な対象とした情報の収集公開を目的に構築・運用されている。

	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)
ア 北極・南極を含めた全球観測の実施	1)海洋調査船等の調査システムの着実な整備及び新たな調査機器の開発・新技術の導入					
	2)北極域・南極域における観測・研究の実施					
イ 海洋生態系の理解等に関する研究の推進・強化	海洋生態系データの拡充・利用拡大					
ウ 世界規模の枠組みへの貢献	1)国際的な海洋観測計画及び海洋情報交換の枠組への参画					
	2)カーボンニュートラルの実現に向けた革新的技術の研究開発					

取組の現状とその評価

【主な取組の現状】

ア 北極・南極を含めた全球観測の実施

1)気候変動、海洋酸性化等の地球規模の変動の実態を把握するため、海洋調査船、フロート、水中グライダー、人工衛星等による継続的な観測を実施した。（文部科学省、国土交通省、環境省）

・北極域研究加速プロジェクト（ArCS II）において、北極域の環境変化と実態把握のため、大気観測や海洋観測等を実施した。また、南極地域観測事業において、地球環境変動の解明等に向けて氷床融解メカニズムと物質循環変動の調査・観測等を実施した。（文部科学省）

2)アメダス等で観測された気象データにより、気温や降水量、猛暑日・大雨日数などの長期変化に関する情報を作成・公表した。また、長期的な気候変動及び適応策に資するため、地域レベルの影響評価が可能となるように、気候モデルを改良した。（国土交通省）

・観測データ等を活用し、気候変動メカニズムの解明や高精度な気候変動予測情報の創出等を目的として、気候モデルの開発等を実施（気候変動予測先端研究プログラム）した。（文部科学省）

イ 海洋生態系の理解等に関する研究の推進・強化

海洋生物多様性情報システム（OBIS）へ約1,420,000件のデータ提供（累計で約3,770,000件）を行うとともに、利用促進を行った。（文部科学省）

・モニタリングサイト1000では、沿岸域、サンゴ礁及び小島嶼に設置された調査地点において、シギ・チドリ類、底生生物、海藻、造礁サンゴ、海鳥などの指標生物、周辺植生及び物理環境などのモニタリング調査を実施し、調査結果を公表した。（環境省）

・令和3年度から開始した「海洋生物ビッグデータ活用技術高度化」事業において、事業の進捗等を確認するための外部評価委員会（進捗評価）の実施等を行った。（文部科学省）

ウ 世界規模の枠組みへの貢献

1)国際海洋炭素観測連携計画（IOCCP）、全球海洋各層観測調査プログラム（GO-SHIP）に参画し、長期的・継続的な海洋の観測を実施するとともに、海洋データの交換を行った。（文部科学省、国土交通省）

・アルゴ計画に参画し、文部科学省は通常フロート、大深度フロート、BGCフロートを計19台新規に投入し、既存のフロートと合わせて約5,500のプロファイル（令和6年3月末時点）を取得した。気象庁は、運用中のアルゴフロートから3,953プロファイルを取得した。（文部科学省、国土交通省）

2)ブルーカーボン生態系によるCO₂の吸収・固定量を的確に算定するための科学的知見の集積を進めた（農林水産省、環境省）。

【評価】

・北極域及び、南極地域の観測は、科学の進展と国際社会への貢献に必ず資することになるため、今後とも継続的な取組みを期待する。

・KPIとしているBISMALのデータ蓄積数はすでに令和12年度までの目標を超え、極域の観測データや生物多様性の保全や気候変動予測に欠かせないデータの蓄積なども着実に進んでいると評価する。これらは国際的な枠組みで行われている取り組みとして実施されており、さらにみらいIIの就航が見込まれる中、将来においても取り組みの根拠となる観測の継続、データの蓄積が着実に行われることが重要である。

・ブルーカーボンによるCO₂の吸収量算定手法については、JBE(ジャパンプルーエコノミー技術研究組合)が作成した「Jブルークレジット®認証申請の手引き」及び国立研究開発法人水産研究・教育機構が作成した「海草・海藻藻場のCO₂貯留量算定ガイドブック」に整理されており、これに基づき適切に吸収量の算定が行われることを期待する。

第4期海洋基本計画に基づく工程表（令和5年度取組状況）

3. 着実に推進すべき主要施策の基本的な方針

（1）海洋の産業利用の促進

「海洋の産業利用の促進」とは、海洋環境の保全との調和を図りながら、海域において行われる海運、水産、資源・エネルギー開発等の様々な経済活動及びそこに製品・サービスを提供する産業の活動を拡大することで、海洋の開発・利用による富と繁栄を目指す活動である。

水産業については、増大するリスクも踏まえた成長産業化及び地域を支える漁村の活性化を図るため、「水産基本計画」等に即し、複合的な漁業への転換等の漁船漁業の構造改革、沖合養殖の拡大等による養殖業の振興、地域資源と既存の漁港施設を最大限に活用した海業(うみぎょう)等の取組を推進する。これに加え、横断的な施策として、みどりの食料システム戦略、スマート水産技術の活用やDX、カーボンニュートラルへの対応等を推進する。

さらに、海洋の産業利用を促進していくためには、観光を含め海洋を使う様々な産業分野を開拓していくことや、我が国の離島における経済振興等も重要である。また、海洋産業を巡る様々な問題の解決に当たって、官民を挙げた戦略的な取組の促進、企業間交流の支援が必要である。

【KPI】

・漁港における新たな海業等の取組件数（現状：－、目標：500件(令和8年度末)）

	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)
造船、海運、基盤整備等については1(2)ア等に記載						
(水産)	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p>1)漁港における海業等を推進するための仕組みづくり、制度の見直し</p> <p>2)浜の活力再生プランの見直し</p> </div> <div style="width: 40%; text-align: center;"> <p>漁港における海業等の推進、関係省庁・自治体等との連携体制の構築、広報の強化等</p> <p>漁港における新たな海業等の取組件数 (目標：令和8年度までに、500件)</p> <p>新たな浜の活力再生プランの着実な推進による漁業者の所得向上</p> <p>3)みどりの食料システム戦略に基づく取組の推進</p> </div> <div style="width: 30%; text-align: right;"> <p>等</p> </div> </div>					

取組の現状とその評価

【主な取組の現状】

- 「漁港漁場整備法及び水産業協同組合法の一部を改正する法律」が成立(R5.5)し、漁港における海業の推進に向けて、漁港施設等を活用して水産物の消費増進や交流促進に寄与する取組を計画的に推進する制度を創設し、海業の推進に取り組む地方公共団体、漁協、民間事業者等に対して、普及・横展開を図るための取組を行った。（農林水産省）
- 「浜の活力再生プラン」について、新たに海業による漁業外所得確保の取組や、地域の将来を支える人材の定着等の幅広い地域活性化の取組を位置づけられるよう見直しを行い、令和5年度で終期を迎えるプランについて、今期の取組を評価した上で、浜プランの見直しを踏まえた新たなプランへの更新を順次進めた。（農林水産省）
- 持続可能な食料システムの構築に向け、食料・農林水産業の生産力向上と持続性の両立をイノベーションで実現する「みどりの食料システム戦略」を策定（R3.5）し、令和12年（2030年）までに漁獲量を平成22年（2010年）と同程度である444万トンまで回復することや2050年カーボンニュートラルの実現等が盛り込まれている。水産関係としては、ロードマップに盛り込まれた行程を着実に実現すべく取組を進め、漁獲量444万トンへの回復に向け、資源管理をする上で新たに浮かび上がった課題の解決を図りながら、資源の維持・回復に取り組んだ。また、環境負荷低減への対応として、衛星利用による漁場探索の効率化、省エネ機器の導入等による燃油使用料の削減を図るとともに、海草・海藻類を対象として藻場の二酸化炭素固定効果の評価手法を開発する（ブルーカーボン（海洋生態系が吸収・貯留する二酸化炭素由来の炭素）の吸収源としても注目が高まっている）など、各種施策を実施した。（農林水産省）

【評価】

・漁業については、2(3)で指摘したことに加え、みどりの食料システム戦略では養殖についてのKPIが定められている。養殖業は食料生産の柱の一つであり、これについても工程表の中に入れていく必要があると考える。また、海業は、沿岸地域の活性化に重要な取り組みであるが、令和8年度の目標を達成するためにはさらに戦略的に増加を図る必要がある。一方、それぞれの省庁が漁業・水産業、エネルギー、造船、基盤整備など分野ごとに進めていくこととは別に、洋上風力のようにコンフリクトがある事象などについては、「地域の活性化をどう図るか」を鍵としながら分野横断的に進めるのが望ましい。こうした取り組みの可能性を海洋政策事務局では探ってほしい。

第4期海洋基本計画に基づく工程表（令和5年度取組状況）

3. 着実に推進すべき主要施策の基本的な方針

（2）科学的知見の充実

海洋科学技術・イノベーションは、我が国の経済・社会の発展、経済安全保障のみならず、自然災害や気候変動への対応、海洋環境・海洋生態系の保全等の地球規模課題やSociety 5.0の実現にも貢献する。また、人類のフロンティアである深海や極域の研究の推進は、国民に科学への興味と関心を抱かせるとともに、人類の知的資産の拡大にも貢献する。このため、中長期的視点に立ち基礎研究を推進する。

また、海洋と宇宙との連携、AI・量子等の他分野との融合等を含めた最先端の研究開発を推進するとともに、市民参加型科学の推進を始めとする「総合知」の活用により、研究開発で得られた知見・技術・成果の社会還元・実装を進めていく。この際、国内外の社会情勢や科学技術の変化に柔軟に対応する。

ア 海洋調査・観測体制の強化

イ 基盤技術、共通技術等による海洋科学技術の振興

ウ 市民参加型科学の推進

【KPI】

a)海洋調査の実施件数（現状：約2,800件（実績）（平成30年度からの5年間）、目標：約2,800件を確保（令和5年度からの5年間））

b)アルゴフロートによるプロファイル数（現状：11,403/年（平成29年度～令和3年度実績の5年分の平均値）、目標：11,500/年（令和5年度～令和9年度実績の5年分の平均値））

	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)
	令和5年度戦略目標「海洋とCO ₂ の関係性解明と機能利用」の下での戦略的創造研究推進事業の実施					
ア 海洋調査・観測体制の強化	1)技術開発も含めた海洋観測網の維持・強化、定期的・持続的・包括的な海洋調査・観測の実施					
	2)海洋調査船等の調査システムの着実な整備及び新たな調査機器の開発・新技術の導入					
	3)精密な地理空間情報の整備のための水路測量・測地観測等の実施					
イ 基盤技術、共通技術等による海洋科学技術の振興	1)「AUV戦略」の策定		「AUV戦略」の実施			
	2)高精度・効率的な観測・探査に向けた通信技術、センサー等の研究開発					
	3)海洋調査船、無人探査機、有人探査船、試験水槽、スーパーコンピュータ等の研究プラットフォームの整備・運用					
ウ 市民参加型科学の推進	「市民参加による海洋総合知創出手法構築プロジェクト」の実施					

取組の現状とその評価

【主な取組の現状】

ア 海洋調査・観測体制の強化

1)水蒸気集中観測の充実をより一層進め、線状降水帯や台風等による集中豪雨の予測精度の維持・向上を図るため、新しい海洋気象観測船「凌風丸」を建造し、観測を開始した。（国土交通省）

・海洋気象観測船、アルゴフロート、漂流型海洋気象ブイ、沿岸波浪計、潮位計による海洋観測を実施した。このうち、海洋気象観測船やアルゴフロートにより、北西太平洋域における長期的・継続的な海洋観測を実施した。（国土交通省）

・自動昇降型漂流ブイのアルゴフロート、漂流フロートの投入、時系列観測係留ブイの設置、船舶による観測等を組み合わせ、大気から海洋までの統合的な海洋の観測網の構築を進めた。（文部科学省）

2)JAMSTECでは、無人探査機「かいこう」のランチャーレス運用の実用化に向けて、令和5年度は「新青丸」にて公募機器としての供用を開始したほか、「かいいい」による試験潜航を実施し、運用に問題がないことを確認した。（文部科学省）

3)測量船に搭載されたマルチビーム測深機による海底地形調査や音波探査装置による地殻構造調査等を実施した。（国土交通省）

・令和6年能登半島地震による海底変動を把握するため、海底地形調査を実施した。（国土交通省）

イ 基盤技術、共通技術等による海洋科学技術の振興

- 1) 「AUV官民プラットフォーム（官民PF）」において、AUVの将来ビジョン、技術マップ、ロードマップを含む、「AUV戦略」策定に対する提言を作成し、この提言を踏まえて、2023年12月に総合海洋政策本部で「AUV戦略」が決定された。（内閣府）
- 2) JAMSTECでは、標準化を見据えた深海センサーの開発や、気候変動研究に資する観測を、SIトレーサブルな基準に基づいて行うことができる体系の確立に継続して取り組んだ。（文部科学省）
 - ・コスト低減、国際競争力の強化、民生分野を含む「自律型無人探査機(AUV)」(UUV)の研究開発の効率化等を見据えた共通基盤構築を念頭に置き、ハード/ソフトウェアおよびインターフェース等の共通化を図った長期運用型UUV（試作品）を製造した。（防衛省）
- 3) JAMSTECでは、保有する船舶・探査機、スーパーコンピュータ等のファシリティを活用して、調査から予測まで一体的に実施している。さらに、スーパーコンピュータを運用している研究機関との情報交換を行いつつ、2021年から運用を開始した第4世代の地球シミュレータの運用を行った。（文部科学省）

ウ 市民参加型科学の推進

- ・「市民参加による海洋総合知創出手法構築プロジェクト」を令和5年度中に開始し、海洋分野における総合知を創出するための手法の構築のため、外部評価委員会の実施等を行った。（文部科学省）

【評価】

- ・海洋調査・観測体制の強化 KPIとなっている様々な機関による海洋調査の実施件数は、現状の年間調査数を継続できれば達成可能と思われる。一方令和5年度におけるアルゴフロートのプロファイル数は令和3年までの5年平均よりも若干少ない。科学的知見の充実や海洋のDX化の基盤となる調査ならびにデータを今後も着実に積み上げられるよう、各機関における調査の継続実施が重要である。
- ・基盤技術、共通技術等による海洋科学技術の振興についてはAUV戦略の策定、センサー類の開発をはじめ着実に成果が得られていると評価する。今後のさらなる進展と開発された技術の横展開を期待する。
- ・「AUV官民プラットフォーム」における「AUV戦略」決定を大いに評価する。目標達成に向け、深海センサー開発、気候変動研究に資する観測体系の確立、第4世代地球シミュレータの活用などの技術開発における継続的な進展を期待する。

第4期海洋基本計画に基づく工程表（令和5年度取組状況）

3. 着実に推進すべき主要施策の基本的な方針

（3）海洋におけるDXの促進

現在、我が国の様々な分野においてDXが進められている。海洋におけるDXは、海域で発生する自然災害の防災・減災、海洋産業における利用、包括的・持続的な海洋調査・観測を含めた科学的知見の充実等に不可欠のものである。

DXの要はデータであり、データは新産業を産み出す基盤となり得るものである。既に国際海運や養殖を含む水産業等で、データサイエンスを活用した産業が勃興しつつある。産学官でまずは利用してみるという姿勢で、海洋に関するデータの共有・利活用を加速し、データ解析・分析手法の開発も行いながら、膨大な海洋データを用いたデータ駆動型研究を推進することで、付加価値をもった情報を基にしたイノベーションを創出する。

- ア 情報インフラ及びデータ解析技術の整備
- イ データの共有・利活用の促進

【KPI】

・海洋状況表示システム「海しる」のアクセス件数、API公開項目数、API利用件数（再掲）（現状：アクセス件数（平均値）：10,600件/日、API利用件数（平均値）：7,700件/日（令和5年1月～12月）、API公開項目数：93件（令和5年度）、目標：令和4年の2倍（令和9年まで））

	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	
ア 情報インフラ及びデータ解析技術の整備	1)スーパーコンピュータ、大容量の観測データ通信に必要な基盤技術等の整備・運用						等
	2)海洋のデジタルツインの構築						
イ データの共有・利活用の促進	1)「データ統合・解析システム（DIAS）」の運用・利用拡大						等
	2)海洋状況表示システム「海しる」等を活用した海洋情報の共有体制の強化						
	3)サイバーセキュリティの対策の実施						

取組の現状とその評価

【主な取組の現状】

ア 情報インフラ及びデータ解析技術の整備

1)地球科学研究の発展のため、スーパーコンピュータ「地球シミュレータ」の運用、ならびに利用者への技術支援、機器類の整備・更新を進めているほか、この地球シミュレータを用いて文部科学省の気候変動予測先端研究プログラムにおける気候モデルの開発等の他、台風や地震などの自然現象理解に資する研究や防災策に資する研究等を行った。各研究では高度な数値計算の他、AI技術等が取り入れられており、先端的な融合情報科学研究を進めた。（文部科学省）

・自動海洋観測ブイのアルゴフロート、漂流フロート、係留ブイ、船舶による観測等を組み合わせ、統合的な海洋の観測網を構築している。また、ブイ、船舶、衛星等により得られた観測データを収集、同化し、波浪、水温、海流等の解析を実施するとともに、得られた解析値を数値予報モデルの初期値として活用した。（国土交通省）

2)観測データと大規模シミュレーションによる海洋デジタルツインの研究開発として、海ごみデジタルツインの構築、データ連携ソフトウェアの開発等を行った。（文部科学省）

イ データの共有・利活用の促進

1)地球環境ビッグデータを蓄積・統合解析・提供するDIAS（データ統合・解析システム）を安定的に運用するとともに、気候変動等の地球規模課題の解決に貢献する研究開発を実施した。（文部科学省）

2)「海しる」の機能強化及び一層の海洋データ連携の強化のため、自発的な発展が可能なコミュニティを官民で形成すべく、コンテストやワークショップ、シンポジウムを開催する等、まずは普及の観点から取組を実施した。（内閣府）

3)海上保安庁総務部情報通信課に「サイバー対策室」を設置し、衛星通信回線の冗長化や妨害電波対策の調査研究等を行うことにより情報通信システムの強靱化を進めた。（国土交通省）

・2030年頃までの自動運航船の本格的な商用運航の実現に向けた環境整備を進めるべく、船舶の運航に必要な認知・判断等の要素技術やシステムの検証・評価技術の開発を支援した。また、国内での実証事業の成果等の我が国が有する知見を活かし、国際海事機関（IMO）での国際ルールの策定を主導した。（国土交通省）

【評価】

・「地球シミュレータ」を用いた気候モデルの開発、台風や地震などに資する研究や防災策に資する研究等は重要である。継続的な進展を期待する。

・「海しる」の機能強化及び海洋データ連携強化の一連の活動は重要である。今後の活動を期待する。

・自動運航船の本格的商用運航は近い将来、必須の技術であるので、環境整備、技術開発、国際ルール策定主導の継続を期待する。

第4期海洋基本計画に基づく工程表（令和5年度取組状況）

3. 着実に推進すべき主要施策の基本的な方針

（4）北極政策の推進

我が国の北極政策の三つの柱（研究開発・国際協力・持続的な利用）を今後も推進していく。

具体的な取組としては、観測の空白域の解消に資する北極域研究船の着実な建造や北極域研究加速プロジェクト（ArCS II）等による観測・研究・人材育成の推進、国際連携による観測データの共有の推進、先住民との連携強化、北極海航路に関する情報収集と産学官協議会を通じた情報提供、関係する各分野での国際ルール形成への貢献及び水産資源の保存管理に係る国際枠組みの実施の促進等を着実に進める。

特に、北極域研究船については、完工後速やかに運用できるように国際研究プラットフォームとしての利活用方策や航行計画を検討する。

また、これらの取組を二国間協議や国際会議の場で発信することで、日本のプレゼンスの向上を図る。

【KPI】

・北極域研究船の建造時期（現状：令和3年度着工、目標：令和8年度就航）

【海洋開発重点戦略の主な成果指標】

我が国の北極政策に対する理解促進及び関係各国との連携強化を図るため、令和6（2024）年度までに、北極圏国や北極圏外の関心を持つ10か国・地域以上を対象として、ポテンシャルのある北極関連の各分野の専門家やステークホルダーを特定、令和7（2025）年度及び令和8（2026）年度には、同対象国等を対象とした国際シンポジウム・ワークショップを各年度2回以上開催する。

また、令和8（2026）年度の「みらいII」の就航以降、国際的な観測計画において、各国の機関との調整、若手研究者等の参加促進、情報発信等に中核的な役割を果たすとともに、共同観測に参画し、実施後のデータ共有・利活用を促進すること等により、国際研究プラットフォーム化を実現していく。このうち、若手研究者等の参加促進に関しては、国際研究プラットフォームとして、「みらい」及び「みらいII」へ乗船した国内外の若手（40歳以下）の研究者、技術者等の人数を、令和7（2025）年度から令和11（2029）年度までの累計で200名程度とする。

令和9（2027）年には、国際北極科学委員会（IASC）が主催する研究コミュニティの年次会合であるArctic Science Summit Week（ASSW）を日本で開催し、北極研究に関する国際的な協力・協働等について議論する。

これらの成果を活用するとともに、関係各国との協調・連携を強化していくことで北極海航路や北極域における鉱物資源・生物資源の開発等につなげる。

	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)
研究開発	1)北極域研究船の着実な建造					
	2)北極域研究船の国際研究プラットフォームとしての運用に向けた検討・準備					
	3)ArCS II等による北極域研究の推進					
研究開発	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>「みらい」を活用した北極域研究の加速</p> <p>協力分野拡大のための可能性に関する調査事業</p> <p>結果を活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際シンポジウム・ワークショップの開催 ・大阪万博の機会を活用した情報発信等 </div> <div style="width: 45%;"> <p>「みらいII」を活用した北極域研究の加速</p> <p>「みらいII」の国際研究プラットフォームとしての活用</p> <p>結果を活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北極海航路、北極域における鉱物資源・生物資源開発等 </div> </div> <p>「我が国の北極政策」（平成27年総合海洋政策本部決定）の着実な実施 「みらいII」の着実な建造（R8年度就航）と運用</p>					
国際協力	北極評議会を始め関連国際会議における情報収集、政策発信	北極評議会を始め関連国際会議における情報収集、政策発信	北極評議会を始め関連国際会議における情報収集、政策発信	北極評議会を始め関連国際会議における情報収集、政策発信	北極評議会を始め関連国際会議における情報収集、政策発信	北極評議会を始め関連国際会議における情報収集、政策発信
持続的な利用	北極海航路に関する情報収集や産学官での情報共有					

取組の現状とその評価

【主な取組の現状】

研究開発

- 1)令和8年度の北極域研究船「みらいⅡ」就航に向けて、令和3年度から建造に着手し、令和5年度は各種設計を概ね完了、加工を開始し、建造を着実に実施した。（文部科学省）
- 2)国際研究プラットフォームとしての運用に向けて、第1回北極域研究船国際ワークショップの主催や国際的な北極関係会合・イベントを通じて、関係各国との連携に関する議論を行った。（文部科学省）
- 3)地球規模課題の対処に向け、R2年度に開始した北極域研究加速プロジェクト（ArCSⅡ）を推進し、北極域の課題解決や、研究基盤の強化等に向けた取組を実施した。（文部科学省）

国際協力

・北極サークルや北極フロンティアといった北極関連国際会議等の多様な機会をとおして、北極評議会(AC)及びAC作業部会の活動再開に関する情報を収集するとともに、AC事務局が開催するウェブ会議に参加し、今後のACやAC作業部会の運営方針などを確認した。（外務省）

持続的な利用

- ・北極関係省庁・関係機関それぞれがフォローする北極関連情報について、定期的な情報交換会を実施するとともに、北極関係公館にも情報共有し、我が国の北極政策プレゼンス促進につなげた。（外務省）
- ・北極政策を「海洋開発等重点戦略」の一つに位置付け、その持続的な利用に関し、今後の関係省庁間の連携強化を図った。（内閣府）

【評価】

- ・北極域研究船「みらいⅡ」の建造継続は着実に進められていると理解した。
- ・北極域研究船の建造は予定通り進んでいるようなので、これを引き続き進めるとともに、就航後の国際利用の枠組みについても並行して具体化していただけると良いと思う。
- ・北極域研究船国際ワークショップの主催やArCSⅡの推進、北極評議会とその作業部会の活動再開への各種活動など、国際的な貢献の着実な継続は重要である。
- ・ウクライナ侵攻に伴って北極評議会の中核的な活動は停滞しているかと思うが、作業部会等における科学的・技術的協力は可能な範囲での継続を模索していただけると良いと思う。
- ・気候変動予測や北極域の持続的な利用に寄与するArCSⅡやみらいⅡの建造が着実に進められている点を評価する。海洋開発重点戦略の一つとなったのであるから、みらいⅡを使った人材育成や研究開発プラットフォームとしての役割を継続的かつ着実に果たせるよう、ArCSⅡの後継課題の検討や成果の発信をしっかりと行う必要がある。

第4期海洋基本計画に基づく工程表（令和5年度取組状況）

3. 着実に推進すべき主要施策の基本的な方針

(5) 国際連携・国際協力

ア 「海における法の支配」及び国際ルール形成の主導

国際連携・国際協力は、平和で安定した国際社会の確立を基盤とした我が国国益の実現のために行われるべきものである。国際協調主義を掲げる我が国は、海洋分野においても、国際機関における我が国の人的プレゼンスを含め、国際機関や国際会議への積極的な参加・貢献を通じ、国際ルール形成を主導していく。また、海洋に関する紛争や利害の対立等に際しては、国際ルールに則して対処し、主張を通すために力や威圧を用いず、平和的な事態収拾を徹底する。

イ 総合的な海洋の安全保障に向けたインド太平洋地域等の諸外国との連携強化

インド太平洋地域の海洋安全保障における我が国のリーダーシップを発揮し、対話を促進するため、海洋分野においても、ODAを戦略的に活用する。

具体的には、諸外国（特にインド太平洋諸国）への海洋に関わる課題解決の支援について、海上法執行、捜索救助、MDA等能力の構築に向けた巡視船を含む機材供与や、海上保安政策プログラム（MSP）の拡充を含む人材育成・交流等の取組を引き続き戦略的に進めていく。その際、効率的かつ効果的な支援のため、総合的な支援戦略の策定及び途上国のニーズに合致した巡視船等を迅速かつ安価に提供するための巡視船の標準化等の検討が重要である。

また、ODAとは別に、軍等に対する資機材供与やインフラ整備等を通じて、同志国の安全保障上の能力や抑止力の強化に貢献する新たな無償資金協力の枠組みである政府安全保障能力強化支援（OSA）を創設した。OSAを活用し、我が国との安全保障協力関係の強化、我が国にとって望ましい安全保障環境の創出及び国際的な平和と安全の維持・強化に寄与していく。

ウ 持続可能な海洋の構築に向けた協力強化

SDG14への貢献に関しては、海洋に関わる多様なリテラシーの向上と各国が抱える海洋に関わる課題（海洋汚染の防止、生態系の保全、水産資源の管理と経済便益の増大及び零細漁業の振興や、防災/減災・海洋産業振興の科学技術開発等）への協力を強化・拡充する。あわせて、それらの解決が可能な専門人材の育成・交流等、諸外国の海洋に関わる課題解決に向けた我が国ODAによる知見の蓄積と提供等の協力を継続・強化する。

【KPI】

- a)海上法執行能力強化のための技術協力及び研修等への参加国数（現状：20カ国（令和5年度の実績）、目標：20カ国以上（令和7年まで）
- b)海上安保分野の人材育成・人材ネットワーク強化のための研修・セミナー等への参加者数（現状：613人（令和5年度の実績）、目標：800人以上（令和7年まで）

	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)
ア 「海における法の支配」及び国際ルール形成の主導	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 1)アワオーシャン会議等の活用 （ハイレベルによる出席やコミットメントの発表、海洋基本計画や官民含む日本モデルの発信等を通じて国際社会における我が国のプレゼンス強化、「海における法の支配」及び科学的知見に基づく政策の実施）の浸透を推進する。） </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 2)国際連合等における海洋に関する議論への積極的な対応 （IMO等における海洋に関する国際ルールの策定や国際連携・国際協力を主体的に参画し、 </div>					
イ 総合的な海洋の安全保障に向けたインド太平洋地域等の諸外国との連携強化	第19回 I I S S アジア 安全保障会議 (シンガポール)	第20回 I I S S アジア 安全保障会議 (シンガポール)	I I S S アジア 安全保障会議 (年1回開催) (シンガポール)	I I S S アジア 安全保障会議 (年1回開催) (シンガポール)	I I S S アジア 安全保障会議 (年1回開催) (シンガポール)	I I S S アジア 安全保障会議 (年1回開催) (シンガポール)
	第7回日ASEAN 防衛担当大臣会合	第8回日ASEAN 防衛担当大臣会合	1)日ASEAN防衛担当大臣会合、拡大ASEAN国防相会議（ADMMプラス）等 国際枠組みを積極的に活用し、我が国の安全確保や関係各国と海洋の安全に関する 協力関係を強化する。			
	第9回拡大ASEAN国防相 会議（ADMMプラス）	第10回拡大ASEAN国防相 会議（ADMMプラス）	2)海上法執行能力強化のための人材育成 海上法執行能力強化のための技術協力、研修等の実施 （目標：令和7年度までに、20カ国以上、800人以上）			

	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	
ウ 持続可能な海洋の構築に向けた協力強化				持続可能な開発目標 (SDG) 14 実施支援国連会議 (国連海洋会議)			
<p>1)日本が表明した自主的取組やアクションプラン等の着実な実施・履行 2)2021～2030年「国連海洋科学のための10年」</p>							

取組の現状とその評価

【主な取組の現状】

ア 「海における法の支配」及び国際ルール形成の主導

1)星野剛士内閣府副大臣（当時）が日本政府代表として第8回アワ・オーシャン会議（於パナマ）に参加し、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、本会議における海洋分野における我が国の取組として発表した。（内閣府）

（注：第8回アワ・オーシャン会議は、令和5年3月2～3日に開催され、我が国の会計年度上は令和4年度の開催となるが、実質的に令和5年度の事業であるため、令和5年度工程表に記載しているもの。）

・第8回アワ・オーシャン会議の結果を受け、令和6年4月にギリシャにおいて開催予定の第9回アワ・オーシャン会議に向けた準備を行った。（内閣府）

2)国連海洋法条約締約国会合（SPLOS）や国連総会決議「海洋と海洋法」等の海洋法関連会合に積極的に参加し、「法の支配」に基づく海洋秩序の維持・発展に向けて取り組んだ。なお、令和5年に国連海洋法条約（UNCLOS）の締約国が168か国に増加した。（外務省）

・令和5年2月に気候変動に伴う海面上昇により海岸線が後退した場合も、国連海洋法条約に従って設定された既存の基線の維持は許容されるとの立場を採ることとした旨を発表し、同立場に基づき各国と連携して国際社会に働きかけた。（外務省）

・令和5年6月、BBNJ協定が採択された。2004年に国連で本件に関する議論が開始されて以降、日本は「保全」と「持続可能な利用」のバランスが取れ、実効的かつ多くの国が参加する普遍的な条約となるよう、交渉に積極的に参加。（外務省）

イ 総合的な海洋の安全保障に向けたインド太平洋地域等の諸外国との連携強化

1)ADMMプラスやWPNSをはじめとした多国間枠組の取組が進展しており、安全保障・防衛分野における協力・交流の重要な基盤として、地域における多国間の協力強化に取り組んでいる。令和5年11月の第8回日ASEAN防衛担当大臣会合において、木原防衛大臣は、ASEANのAOIPに示された原則は、開放性、透明性、ルールに基づく枠組みなど、FOIPと本質的な原則を共有していることを確認するとともに、日ASEANの防衛協力を新たな段階に進めるべく、防衛協力強化のための日ASEAN大臣イニシアティブ（ジャスミン）を提示し、ASEAN各国の大臣から歓迎の意が示された。（防衛省）

2) フィリピン沿岸警備隊及びマレーシア海上法令執行庁に対してJICA専門家を派遣した。(国土交通省)

・フィリピン沿岸警備隊に対してJICA専門家を派遣し、船舶の運航・保守、計画、海上法執行、海上保安、海上安全に関する能力向上支援に取り組んだ。(外務省、国土交通省)

・能力向上支援に関しては、ジブチ沿岸警備隊、スリランカ沿岸警備隊、マレーシア海上法令執行庁、ベトナム海上警察、インドネシア海上保安機構、フィリピン沿岸警備隊、パラオ、キリバス、ミクロネシア連邦、マーシャル諸島に対し、海上法執行、油防除、潜水、鑑識業務、立入検査等に係る能力向上支援を現地及びオンライン研修にて実施した。

また、米国沿岸警備隊と連携して、令和5年5月にフィリピン沿岸警備隊に対する能力向上支援を実施した。(国土交通省)

・昨年度までのパラオに加え、新たにキリバス、ミクロネシア連邦、マーシャル諸島に対し、海上保安庁MCT (Mobile Cooperation Team) を派遣し、能力向上支援を実施し、太平洋島しょ国の海上法執行能力向上に大きく貢献した。(国土交通省)

・海上保安政策プログラムに関しては、令和5年9月に第8期7名(インド1名、インドネシア1名、モルディブ1名、フィリピン1名、スリランカ1名、日本2名)が同プログラムを修了し、平成27年の開講以来延べ59人の修了生を輩出した。(国土交通省)

・令和5年度12月までに、フィリピンに対し沿岸監視レーダーシステムの供与、マレーシアに対し救難艇等の供与、バングラデシュに対し警備艇の供与、フィジーに対し警備艇等の供与をそれぞれ内容とする書簡の署名・交換を完了した。(外務省)

ウ 持続可能な海洋の構築に向けた協力強化

1) 生物多様性国家戦略2023-2030等に従い、30by30目標等の達成に向けて、海域におけるOECMの検討等に取り組んだ。(環境省)

2) 国立研究開発法人 国立環境研究所において、フィンランド国立環境研究所(SYKE)との協力覚書に基づき、ブラックカーボン(BC)および生態系観測などの気候変動分野について、担当研究者間の研究会合やデータ交換に基づくモデルシミュレーションなどの調査研究を実施した。(環境省)

・海洋観測に関する国際協力として、JAMSTECにおいて、「持続可能な開発のための国連海洋科学の10年」(2021-2030)に貢献するアクションとして承認された国際プログラムやプロジェクト等への参加及び、新規アクションに関する議論や提案を通じて、「国連海洋科学の10年」の推進に貢献する等の取組を実施した。(文部科学省)

【評価】

・引き続き、各種国際会議の場で海における法の支配の重要性を再確認いただけると良いと思う。

・BBNJ協定の締結につき、引き続き検討を進めていただけると良いと思う。また、同協定の実施メカニズム(クリアリングハウス等)の細部については、今後締約国会合で詰められていくことになるかと思うが、(仮に当事国となった際には)十分に科学的根拠を持った形で運営がされるように制度設計をリードしていただけると良いと思う。

・総合的な海洋の安全保障に向けたインド太平洋地域等の諸外国との連携強化に関し、能力向上支援の対象国が太平洋島嶼国等において拡がり、また、能力向上支援における国際機関や米国等との連携の進展が認められる。今後も、総合的な支援戦略を策定しつつ、効率的かつ効果的な支援が進むことが期待される。

・国際連携・国際協力は海洋基本計画の二つの支柱をともに実現していく上で必要不可欠である。前者については具体的なKPIが示され、「海洋の安全保障」の推進に寄与する具体的な取り組み内容が示されて、着実に進捗していることが伺える。「持続可能な海洋の構築」に寄与する「国連海洋科学の10年」については、実施期間の半ばに差し掛かるので、後半に向けてさらなる推進と成果を国際社会に向けて戦略的に発信していくことが重要と考える。

第4期海洋基本計画に基づく工程表（令和5年度取組状況）

3. 着実に推進すべき主要施策の基本的な方針

（6）海洋人材の育成・確保と国民の理解の増進

海の恵みを子孫に引き継ぎ、海洋立国を実現するためには、その基盤となる海洋人材の育成・確保が重要である。特に、洋上風力発電等の新たなニーズが高まるとともに、海洋においてもDXが求められる現状において、海洋産業の魅力や重要性を発信しつつ、産業構造の転換に対応した高度な海洋人材を育成・確保することや、デジタル化に関心の強い学生を海洋分野に引きつけることは、我が国の成長戦略の柱として必要な取組である。

海洋人材の育成は、子どもや若者が海に親しみを持ってもらう中で、海に関わる産業の存在や、その重要性、将来性、魅力を認識すること等により関心を持つところから始まる。このため、学校を中心として海洋に関する教育を推進する。

また、人材育成・確保を含めた海洋政策推進のため、海洋科学技術への市民参加型科学の推進等を通じて、人類のフロンティアとしての海、海洋生態系、海洋に係る我が国の位置づけ、地域に根ざした海洋の歴史・文化等の理解、持続可能な海洋や幅広い海洋に関する知識の習得等、海洋に関する国民理解の増進に努める。

その際、「海の日」制定の意義を踏まえ、「海の日」の更なる活用方策を検討するとともに、国民が海を身近に感じられるよう、安全への配慮等も含め、海洋に実際に触れあう機会を充実させることが必要である。

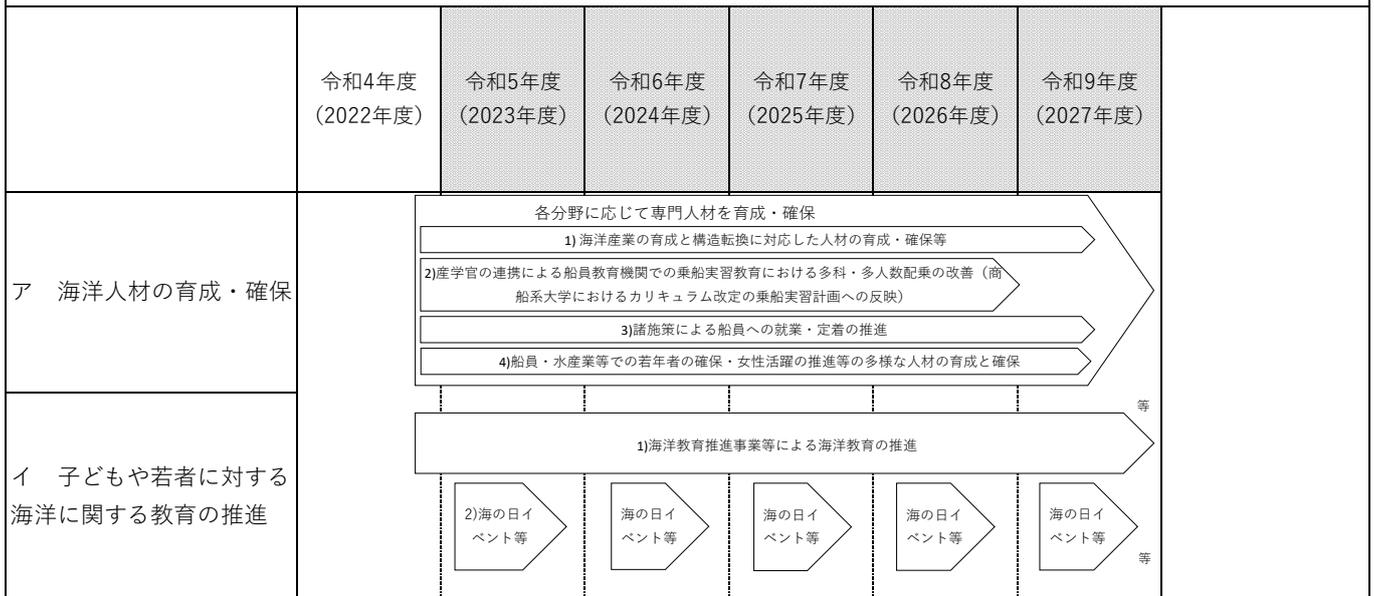
ア 海洋人材の育成・確保

- ① 海洋産業の振興と産業構造の転換への対応
- ② 海技者教育・専門家の育成
- ③ 海洋におけるDXへの対応
- ④ 多様な人材の育成と確保

イ 子どもや若者に対する海洋に関する教育の推進

【KPI】

- ・外航船員新規就業（現状：159人（H30～R4の平均）、目標：160人（令和5年～令和9年の平均））
- ・多科配乗の改善に向けた大学のカリキュラム改定（現状：神戸大学については、既にカリキュラム改正済。東京海洋大学についてはカリキュラム改正に向けて作業中。（令和5年度）、目標：商船系大学におけるカリキュラム改定の乗船実習配乗計画への反映（令和8年度））



取組の現状とその評価

【主な取組の現状】

ア 海洋人材の育成・確保

- 1) 洋上風力の事業開発を担う人材、エンジニア、専門作業員の育成に向け、カリキュラム作成やトレーニング施設整備に係る支援を行った。また、支援を受けた事業者により、洋上風力に関する受講カリキュラム等が3件作成された。トレーニング施設については、5箇所完成するとともに、4月以降は受講生の受け入れが可能となる見込み。（経済産業省）
 - ・東京海洋大学では、社会人学生も対象に、海洋に関するビッグデータを解析し、AI技術を用いた海洋産業の発展を担う人材を育成する「海洋産業AIプロフェッショナル育成卓越大学院プログラム」を実施した。（文部科学省）
- 2) 神戸大学におけるカリキュラム改定を独立行政法人海技教育機構の乗船実習配乗計画に反映させ、乗船実習を実施した。（国土交通省）
 - ・東京海洋大学では、多科・多人数配乗の改善のため、令和6年度からの新カリキュラムの導入に向け最終調整中。（文部科学省）
- 3) 女性船員については、平成30年4月の「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会」の提案のとりまとめを受け、女性船員の活躍推進のための情報発信や魅力ある職場づくりなどによる船員の働き方改革に取り組んでいる。（国土交通省）
 - ・海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画の認定を受けた事業者が、新人船員を計画的に雇用・育成した場合に、助成金を支給している。（国土交通省）
 - ・船員の働き方改革の推進に向けては、船員の労務管理の適正化のための仕組み等の実効性を確保するため、各種ガイドライン等の積極的な周知などを行うとともに、船員行政のデジタル化の取り組みを進めている。（国土交通省）

海運業における女性船員数（国土交通省）
令和4年度 861名
令和3年度 820名
令和2年度 850名

 - ・日本船舶・船員確保計画の認定事業者に対して、新人船員の育成経費の補助を行った。（国土交通省）

令和5年度補助実績：72者（202名分）

- 4) 退職予定自衛官に対する再就職支援において、船員への再就職を希望する海上自衛官等に対し、海技士等の資格取得に係る職業訓練を実施した。（防衛省）
 - ・優秀なアジア人船員を養成・確保するため、フィリピン、インドネシ及びベトナムから船員教育者を日本に招き、当該国の船員教育機関の質的向上につながる、実務内容に即した座学研修と乗船研修を実施した。（国土交通省）
 - ・漁村において、漁獲物の加工・販売や漁村コミュニティにおける様々な活動において中心となって取り組む女性の活動を促進するため、資質向上のための人材育成研修を実施するとともに、漁村女性グループによる加工・販売等の起業的な経済活動や魚食普及等の漁村地域の活性化のための取組への支援を行った。（農林水産省）

イ 子どもや若者に対する海洋に関する教育の推進

1)令和5年7月に「ニッポン学びの海プラットフォーム」第2回会合を開催し、第4期海洋基本計画における海洋の人材育成・確保、国民の理解増進に向けた施策を関係府省間で確認するとともに、これまでの取組実績を踏まえ、今後取り組むべき内容等について議論を行った。（内閣府、文部科学省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省）

- ・学習指導要領に対応して作成した「海洋教育プログラム」及び同プログラムに応じたオンライン授業動画を全国の小・中学校教員への周知を図った。（国土交通省）

- ・「指導主事連絡協議会（全国の都道府県・政令指定都市等の小学校から高等学校までの教育委員会の担当者が集まる協議会）」にて、令和5年5月に「海しる」の海洋教育コンテンツを周知し、学校現場への普及啓発を行った。（内閣府）

- ・JAMSTECでは、海洋STEAM事業においてこれまでの調査研究活動を通じて得られた成果や画像データ等を活用して、海洋分野に関連する学習指導要領に沿ったSTEAM教材を制作した。また、制作した教材をウェブサイトに掲載するとともに、学びのイノベーションプラットフォーム（PLIJ）のPLIJ STEAM Learning Communityに掲載した。（文部科学省）

- ・国立研究開発法人科学技術振興機構（JST）において、探究・STEAM教育を支える企業や大学、研究機関等と学校・子供をつなぐポータルサイトの構築を進めた。（文部科学省）

2)毎年7月の「海の日」及び「海の月間」を契機として、国民の海洋や海事産業への理解・関心を高めるためのイベントを全国各地で実施しており、令和5年度は夕留にて「海の日プロジェクト2023」を開催した。（国土交通省）

- ・海洋に関する幅広い分野で顕著な功績を挙げた個人又は団体を表彰し、その功績をたたえ広く紹介することにより、国民の海洋に関する理解・関心を醸成することを目的として、令和5年8月に「第16回海洋立国推進功労者表彰」（内閣総理大臣表彰）の受賞者を発表した。（国土交通省）

- ・海洋基本法や第4期海洋基本計画、AUV戦略等について、海洋に係るイベント（Techno-Ocean 2023、Offshore Tech Japan 2024等）での講演や展示により幅広い世代に普及広報を行った。（内閣府）

- ・SNS（X(旧Twitter)・Instagram・YouTube）を積極的に活用し、継続的に海や船に関する情報発信を行っており、現在のSNS総フォロワー数は約10,000人を超えている（国交省）。

- ・JAMSTECでは、特別展「海—生命のみなもと—」を国立科学博物館等と共催し、海への理解増進に取り組んだ。また、各地科学館・博物館・水族館や連携する地方公共団体の海洋イベント等に協力し海洋研究開発の紹介を行い、研究施設等の一般公開を開催した。（文部科学省）

【評価】

- ・洋上風力の事業開発やAIを用いた海洋産業の発展を担う人材育成は必須である。養成人材数の急激な増加が見込まれるため、さらなる加速的な活動推進を期待する。

- ・多科多人数配乗の改善について、神戸大学のカリキュラム改正は完了しており、東京海洋大学も動き始めていると聞いている。

- ・各校からのオーダーと教員のアサインをJMETSが上手くプログラミングすることで達成の方向に行くものと期待する。

- ・「海洋教育プログラム」や「海しる」の海洋教育コンテンツ、海洋STEAM事業は準備が整った段階と理解する。今後は計画通りに進めてほしい。

- ・海洋人材の育成についてはKPIとなっている外航船員新規就業者数における目標達成や、多科配乗改善の取り組みなど、着実に進捗していると評価する。しかし、内航船や漁船などの乗組員不足は深刻であり、これらの解消も含めさらに取り組みを強化する必要がある。また、洋上風力に関わるエンジニアや海洋分野におけるDX、AI人材の育成も開始されているが、他分野からの技術・技術者の導入も含め人材確保に向けたさらなる取り組みの強化が重要である。併せて、子供の頃から海に親しむ教育や就業環境の改善も進める必要がある。