

総合海洋政策本部参与会議（第 84 回）議事概要

- ◆日時：令和 8 年 4 月 10 日（金）14 時 00 分～16 時 00 分
- ◆場所：8 号館 8 階 818 会議室
- ◆議事概要（参与の発言は○、事務局等の発言は●で示す。敬称略。）

1. 開会

〔あかま海洋政策担当大臣より冒頭ご挨拶〕

2. 日本成長戦略海洋関係ワーキンググループにおける検討について（報告）

〔海洋事務局、国土交通省から説明〕

- 机上配付資料 1－1 ですが、海洋無人機（海洋ドローン）の目標というところで、世界市場で 3 割のシェア獲得、10 年後、2035 年、2036 年ということで、海洋ドローンの市場が大きくなるだろうという期待は予想できるのですが、3 割というのは非常に野心的な気がする。これについてはどのぐらい確からしい数字なのか。
- 目標のあり方を議論する中で我々自身も相当野心的だという認識である一方、佐藤参与にも御参加いただいている AUV 官民プラットフォームでも議論しているように、ヨーロッパを含め世界的にこの分野での活動が一層活性化している中、目標を高く設定することが適当であるという認識を持っている。プラットフォームでも議論がございましたが、地理的近接性あるいはこれまでの関係性からすると、まずは東南アジア諸国や島嶼国、そういった地域への海外展開の可能性を追求することが適当であろうという認識のもと、こうした地域において日本が大きなシェアを取る。他方、欧米ではそうした地域を比較すると低めのシェアとなるといった仮定をおいて、結果的に 3 割程度という試算となったところである。
- 個人的には、デュアルユースのことなのかなと思っているが、そういう要素ではないのか。むしろ防衛側から民間へという流れではないのか。
- 大きな考え方として、初期需要創出による橋渡し、すなわち、デュアルユースを含む公共調達との連動などによって進めるというのは御指摘のような趣旨である。そうした初期需要創出によって国内生産基盤を構築して、高付加価値モデルとして海外展開を図っていくというもので、デュアルユースを念頭においた初期需要創出で、日本の自力をつけて民生分野での成長につなげていく、そういう考え方である。
- もう一点、先ほど東南アジアという、これはむしろ民生という考えか。
- 当然、民生もデュアルユースもということだと思うが、そこは両面だと思う。

- 2つ。1つ目は、例えば新造船に関して、今、建造中の砕氷船の「みらいⅡ」とか、機能的に多様な船舶の造船技術の継承についても非常に重要な観点と思う。造船人材の確保・育成、有能な職人のリタイアとともに技術が失われてしまうということにならないような仕組みづくりも御検討いただけるとありがたい。それから、今、例えて砕氷船を出したが、そういった船の縮小サイズの模型を用いて、海水域の航行試験を可能とする水槽とか、安全な航行を担保するための試験あるいは実験施設の維持、こういったことも大変重要かと思う。そういった施設を持っている研究所、国の研究所は幾つかあるかと思うが、そういった施設の充実、維持管理、老朽化対策などの取組にも目を配っていただけないかと思う。もう一つ、海底資源のところで書かれていた国際ルールに関与していくという点。この観点はすごく大事だと思っている。ライセンスビジネスも含めて、ルールをつくる側にいると、指定品・認定品を日本製品にすることが可能になる。日本の産業ツール等売り込んでいく道筋にもなっていくと思うので、ぜひとも国際ルールの策定へのコミットを積極的に行っていただきたい。
- LNG 運搬船に関して新しく造船に注力するというお話でしたけれども、CO2 の運搬船についてどうなっているのか、お伺いしたく思う。CCS をこれから進めていく、南鳥島沖でも埋設に適した地盤があるといったご紹介も以前あったところで、CO2 を運搬するための船も恐らく必要になるが、その研究開発の見通しなどはどうなっているのかについてお伺いできればと思う。
- まず、原田参与から御指摘いただいた技術の継承、人材の関係、同じく人材の関係で水槽などの施設の維持管理という御指摘だったかと思う。そのような問題意識は我々も持って議論している。人材に関しては、量もそうですし、今、御指摘いただいた質の面もそうですけれども、デジタル化あるいは AI、こういったものを活用することで克服していかなければいけない部分がたくさんあると思っている。人材の取組の中でも、デジタル化あるいは AI の活用といったことで足らない部分を、質・量ともに埋めていかなければいけないという問題意識を我々は強く持っている。取りまとめの中でも恐らくそういった方向性を盛り込むことになると考えている。特に水槽ということで頂きましたけれども、非常に重要な施設の整備の関係ですが、ヒアリングのときに大阪大学から御説明いただいた中でも同じように、教員体制だけでなく水槽設備などのインフラは基盤になるので、そういったものの更新がなかなか進まない現状に関して御紹介いただきました。この辺りは、国交省で持っている独法の施設であれば我々がすることになりますし、大学のほうであれば文科省さんと共同しながらということになります。手を打っていけるようにどのようなことを進めていかなければいけないのか、今後具体化していかなければいけないか、今後具体化していかないと考えている。
- それから、西村参与に御指摘いただいた CO2 運搬技術の話でございます。脱炭素の関

係では主に燃料の関係、アンモニアなり水素なりが中心になって、GX の関係の予算も大量につき込みながら前に進めていくという方向性を打ち出している。CO2 運搬のほうの技術は、私自身が詳しい知見を持ち合わせていませんので、この場で詳しく御説明できず申し訳ございませんが、全体として脱炭素に向けた船舶技術の開発に関しては国としてもしっかり進めていくという方向で、かつ予算のほうもしっかり確保していくということを出していますので、その中で対応していくということになるかと思う。

- 恐らく資源のことについて原田参与から頂いたと思いますけれども、まさしく環境の対応といったことについて、今の取組そのものは世界初ということでもございますので、世界初をすることとともに、基準をしっかりとつくっていくということだと理解している。その議論の場としての国際海底機構（ISA）との関係も非常に丁寧にやっていると感じ及んでいるところでございまして、そういったところを通じて、リーディングとしての取組に加えて、次に続くところの制度というか、決まりをつくっていくといったことを併せてしっかりと議論させていただければと思う。
- 造船のほうですけれども、私も関係しているので、なかなか言いにくい状況ですが、基本的にポイントはすごくいいと思う。修繕であれ、人材であれ、次世代船舶であれ、こういうことをやっていけばよくなるでしょうねというのは分かるのですが、結局のところは民間側からすれば基礎勝負ではないかと思う。国際競争力がない船舶に対して我々はなかなか発注し難いわけです。幾つかの要素、国交省の中でもありましたが、それぞれ全部詰めていって、どこまでやれば国際競争力が勝てるのか、またイーブンになれるのかという分析が必要だし、それを一つずつ克服していく、負けている部分を克服していくという戦略・戦術も必要ではないかと思う。いいポイントをつかれているので、それを逆の面から見て、競争力の面から見たらいいのだらうと思う。
- 今の内藤参与のお話とかぶるところもあるのですが、民間の競争力という部分では、造船というふうにくくったときに、造船の中で日本にとって一番技術力を持っているのは舶用のほうだと思う。舶用が外に出ていって競争に打ち勝っていくという可能性の高いところをもう少し後押ししていくようなところがこれから継続できていくのかと思う。勝ち筋の一つだと思う。先ほど海事局からもお話がありましたけれども、無人運航船、これもそういうところのテーマだと思っておりまので、この辺りも推進していくような形で考えてほしいと思う。
- 海洋ワーキンググループに参加しております。重点戦略でも取り上げられているAUVやMDA及び革新的海底開発技術等の検討がなされています。経済成長につながるのか、国力が高まるのかという観点に重点が置かれた検討が行われています。その中で多くの方から、海洋の場合も宇宙と同様に国がアンカーテナンシーとしての役割を果たすべきだとの意見がありました。国が需要を創出して社会に示すことにより投資を呼び込み事業が可能となるという考えです。AUVにつきましては、総合海洋政策本部において、社会実装を目指して工程表を作り、検討を進めておりますが、ワーキンググループでは、事業

の予見性を示すことが重要であるという意見が多く出されました。これらを考えたときに、まず安全保障分野がリードして国がしっかり需要を創出して、事業の予見性を確保し、実装化するモデルケースを社会に示すことが効果的であり、そこからデュアルユースを含めたAUVの利用・普及を図っていくべきではないかと発言いたしました。また、防衛産業ワーキンググループでも同様の議論がなされております。特にスタートアップ企業には、事業の予見性を早く示さないと、技術が海外に流出する恐れがあるとの意見もありました。資金繰り、契約方法、開発手法などをスタートアップに適合した形にして、早く製品化、実装化していくことを防衛産業ワーキンググループでは検討しております。デュアルユースにつきましては、サプライチェーンの強化や事業の安定化なども考えれば必要であるということが、両ワーキンググループで話し合われています。現在、様々な戦略的取組が検討されていますが、その一つとして、国家安全保障戦略をはじめとする戦略三文書の見直しがあります。この中で、無人機の活用は必ず重視される分野ではないかと思えます。私どもの議論を戦略三文書の中にも反映することができれば、大きな追い風になるのではないかと期待しているところです。

- 村川参与からも御発言がありましたけれども、国家安全保障戦略などの他の国家文書にどう反映させるかということもこちらの参与会議の意見書等に加えてもいいかもしれないと思う。

3. 海洋新技術に関するスタディグループにおける検討結果について **(報告)**

〔資料2について、佐藤参与から報告〕

- どのタイミングでコメントを出すべきか難しいところなのですが、私もスタディグループとして議論に参加させていただきまして、今回、印象に残ったことが一点、洋上風力についてある。そこに関するところなのですが、その前に、今の報告書の最後のほうに出てきたように、ここに出てきた重要な意見というものは参与会議の意見書に反映することが求められると書いてあることはすごくもったいなことであると考えておりまして、そういう視点で私が感じていることを一点申し上げます。洋上風力についてですけれども、報告書の「2.4 グリーンイノベーション」の5ページの黒ボツの上から2つ目とか3つ目に海洋空間計画に関することを非常に力強く示されている。ここに示されておりますように、促進区域及び募集区域を指定する際に海洋空間計画の下での海域ゾーニング、あるいは今、正確な言葉が、日本語がまだないようですけれども、SOPMという合意形成プロセスの必要性について、この点を、海洋空間計画の必要性をぜひどこかに示していただきたいと感じている。意見書の中のどこがいいのかとか、そういうことはまだ考えがまとまっていないのですが、今回の議論の中で海洋空間計画をしか

り考えてやらないと、浮体式洋上風力のプロジェクトそのものが多く生まれていかないのではないかと危機感として感じたので、こういうことを発言させていただいた。

- 先ほどの議論でも今回の議論でもありましたけれども、選ばれるのかどうかという議論がございました。それから、遅れているという話が今回の佐藤参与のお話の中でもありました。そういう中で、日本がそれなりの地位を占めて戦略的に勝っていくためには、ブレークスルーというお話がありましたが、それをどういうふうにしてつくっていくのか、ゲームチェンジという言葉もございましたけれども、そこをどういうふうにつくっていくのかということを考えていかなければいけなくて、やみくもに頑張っていけばいいというものではないと思う。今、何をやればゲームチェンジできるのかという整理、あと、何度もこれまで参与をやってきた中で私も申しましたし、ほかからも出てきていましたけれども、スピード感を持ってやっていただきたい。今の坂本参与からありました海洋空間計画一つをとったとしても、何度も出ているけれども、なかなか取り上げられない。こういうことについてどう進めていけばいいのかという議論をきちんと進めていただきたいと思う。
- 坂本参与が御指摘いただきました、スタディグループの報告書について緊急にということとございまして、こちらにつきましては、今後の議論になりますけれども、机上配付資料3の意見書には、工程としましては、(1) 海洋に係る新技術の活用というところで、スタディグループにおいて指摘された事項について、入れさせていただいているところである。特に御指摘のございました海洋空間計画につきましても、こちらに入れておりまして、具体的に申し上げますと、(1) の下から3つ目のパラグラフでございしますが、「海洋空間計画に関する国際的な動向把握を踏まえつつ、『海しる』を含めた海洋データ基盤の活用を通じたステークホルダー間の合意形成を促進し、複合的な海域利用を適切かつ効果的に推進するための取組を進めることが重要である」と書いているところである。
- 既に御発言ありましたが、佐藤参与を中心に大変時間をかけてスタディグループで検討いただいたと理解している。意見書への反映ももちろん重要ですが、今、成長戦略会議の話もありましたように、いろんなところで政策が動いておりますので、できるだけそうしたものにこうした政策の研究の意見の反映をしていただきますよう、事務局あるいは参与の先生方にも改めてお願いしたいと思う。

4. 海洋開発等重点戦略のフォローアップ及び改定について（案）

〔海洋事務局から報告〕

- 海洋開発等重点戦略6つを決めて、現状を御説明いただいて、よく分かったのだが、背景・現状及び施策の必要性、達成すべき目標というのが書いてある。下のほうにずっと目をやると「関係者の役割」というのが書いてあって、どこの省が何をやるかみたいなことが書いてある。これはこれで結構なのですが、結構というか、そうなるのでしょうか

けれども、民間であればプロジェクトマネジャーみたいな人がいて、プロジェクトを達成するための責任者みたいな人が置かれて、関係者の間を走り回って目標を達成していく、そういう役割を担うわけですが、これが官庁の場合、なかなか難しいと感じておりまして、これができるのは総合海洋政策本部の事務局しかないと思う。もちろん予算とか人的制限とか大変だとは思いますが、やはり目標を達成するということに事務局が注力していかないと、ある部分は進んだけれども、ある部分は遅れて、結局、目標は達成できなかったとか、時間的な軸がそれぞれみんなずれていて、うまくいかなかったとか、そういう事態も起こりかねないので、エールを込めまして、ぜひ事務局には頑張っていたきたいと思っている。

- この重点戦略につきましては、内閣府の私どもの事務局が中心になって進めていくということはもともと定められておりますので、この関係者の役割は平板な書き方になっているのですけれども、それぞれのプロジェクト、私どもは、おかげさまで各省から課長級、課長以下を含めてですけれども、それぞれ担当を決めております。我々はしっかり責任を持って進めていきたいと思っておりますので、御支援をよろしくお願いいたします。
- 一点、細かい話なのですが、確認させていただきたいのですが、今回、重点戦略の AUV の関係で、概念を変えまして、海洋ロボティクスということで広げています。海洋の機器として今まで AUV の議論の中では ASV という表現を使っていたかと思う。今回、新技術のスタディグループの報告書も ASV というのは引き続き使われているが、今回、成長戦略もこの重点戦略でも USV という言葉を使っている。どのような差を意識してのことなのか、その点、確認したいと思う。
- ASV、USV という用語については、成長戦略での議論を踏まえ USV という表記にさせていただいている。また、この改定案においても USV という表記にさせていただいている。そこでの議論としては、海上モビリティについていえば、衛星等による通信が可能であるということに鑑みますと、autonomous というよりもむしろ unmanned という特徴に着目することが適当であろうというような議論がございまして、この文脈上、より広義の USV のほうが、今後目指すべき方向に適切な用語、呼称であろうという議論でここでは USV という表記にしている。
- AUV についてなのですが、重点戦略の改定案の中で 3-1 の AUV の開発・利用について。(2) の達成すべき目標のところ「国内製造業（ハードウェア・ソフトウェア等）の市場拡大が見込まれる」と示されているように、全般的に AUV の製造を中心にした視点になっていくのかなというのが印象なのですが、やはり AUV 市場を拡大するためには使い方を広げること、これが一番必要だと考えています。そういう意味において「(3) 取組の方向性」の「1) 官民連携と利用実証の推進」の第 2 パラグラフにおいては、具体的に使いそうな場所を示されて、使い方を含めて官民で議論する場をつくる、それで AUV を使う場を具体的に広げる形に進めていく、そういうのが見えるのですけれども、これは現に現在のプラットフォームの活動なんかでも表れているのかなと

考えておりますので、ぜひこういう視点で使い方を広げることをやっていただきたいと思っています。一方で、デュアルユースについて、まだ物足りないと考えておまして、先ほど来、SGの報告書の下のほうにもあったのですが、デュアルユースの事例として、村川参与の御尽力でいろいろ調べた結果、海底ケーブルの監視や地雷探知といったような具体的な事例が示され始めているのですけれども、まだ使い方がもやもやとしていて不十分な理解だというふうに認識している。こういう使い方の議論を防衛省と民間が議論できる場、こういうものをぜひ用意していただけたらいいのではないかと、官民のニーズマッチング、そんなものが本件のマーケットを広げるためには非常に重要な場だと思っておりますので、今のプラットフォームの中でこういう議論をしていただいてもいいのですけれども、ぜひともこういうことを考えていただければと思う。よろしくお願いします。

- 御指摘ありがとうございます。まさに私自身、成長戦略の海洋ワーキングのほうの議論を踏まえ、ご指摘のような問題意識をより一層強くしているところでございます。すなわち、AUV 官民プラットフォームにおきましては、民生でいかにユースケースをより具体化し、効果、規模感まで掘り下げていこうという議論をしている。他方、成長戦略での議論では、安全保障面などでの初期需要創出を図っていくという方針で考えている。そうすると、具体的な利用用途を掘り下げていくという対話のやり方が、民生分野と安全保障分野では相当程度変わってくるのだろうと考えている。対話の仕方あるいは枠組みのつくり方、メンバーシップ、情報の扱いなどをどうするのか、うまくできるのかといった点が相当肝になってくるのかなという感じである。今の御指摘を踏まえて、そのやり方を含めて、関係省庁、ベンダー、サプライヤー、あるいはデータを扱う事業体も含め議論が進むようなやり方を工夫していきたいと感じている次第である。
- 安全保障、防衛関係ですと、先ほどもありましたけれども、三文書の改定ということがあって、国家防衛戦略とか防衛力整備計画のほうで具体的な話をするのだと思いますので、そちらとの関連性も、せっかく内閣府の中ですので、国家安全保障局と意思疎通をして検討を進めていただければいいのではないかと思います。
- 私からは、今回「はじめに」のところを改定していただいたのですけれども、「より良い環境を次世代に引き継ぐ」「持続可能な海洋の構築」という言葉を加えていただいて、ありがとうございます。こういう持続可能な海洋の構築に関わる記述は、どうしても安全保障の陰に隠れてしまいがちである。「はじめに」という部分は文書全体の顔であって、ここにしっかりと書くことによって特に重要であるということを示すことになる。こういう政策文書の読み手は多忙な方々が多いので、そういった方々にもその重要性を伝えられるということで、「はじめに」のところにしっかりと持続可能な海洋の構築に関しても書いていただいて、御配慮いただきまして、本当にありがとうございます。事務局の皆さんに御対応を感謝申し上げます。ただ、今後ともしっかりと安全保障と持続可能な海洋の構築はバランスを取って、後者のほうもぜひ忘れずに、どうしても勇ましい文書にな

りがちですので、お願いしたいと思う。

- 引き続き、しっかりとバランスを取っていきたいと思います。
- 3点ほどある。細かいことですが、まず、13 ページの「3-3. 洋上風力発電の EEZ 展開に向けた制度整備の推進」の「(2) 達成すべき目標」の一番下に「産業界として主要部品の国内調達比率を 2040 年までに 65%にする」ということで、5%さらに上げている。この部分、野心的とは言わないですが、それなりの裏づけがある数字かと思いますが、ただ、文章が「産業界として」となると、何か産業界に任せきりというように取られる気がします。65%にするために国の主導あるいは環境整備など、そういう表現が要るのではないかと。

2 点目ですが、15 ページの「3-4. 特定離島である南鳥島とその周辺海域の開発の推進」の(1)の背景のところ、最近、マスコミとかで南鳥島という、レアアースはもちろんです、放射性廃棄物の話も聞くわけですが、それはここに直接関係ないのですが、背景ということで全く触れないのもおかしいかなと、その辺をどうしたらいいか、どう考えていらっしゃるのか、お聞かせください。

あと「安定的なレアアースの供給源の確保」とか「気候変動緩和策の推進」ということで、最後の文章が「強化できる」とか「貢献できる」という、これもかなり自信のある言い方になっています。まだ資源量も分かっていない段階でここまで言い切っているのかと心配します。「期待される」とか、そのぐらいの表現のほうが現段階ではいいのではないと思うが、いかがか。

- 風力ですが、これは洋上風力ビジョンとの整合性で書いている部分でございしますので、この数字というのは政府全体としての、特にここの部分は経済産業省の議論を踏まえたものとなっているところとございします。野心的かどうかということについては、当然、野心的だと思いますので、これをどうやって達成していくのかといったことについて、例えば最近できたところの MOU とか、そういったところも通じてしっかりと議論していくということを背景に議論されているものと承知している。
- 前者の放射性廃棄物の件はまだ何も決まったことはない、これは経産省のほうから地元の方々に対して打診したということですので、そのレベル感からいうと、少なくとも今の重点戦略の期間中で何かすることは現時点では決まったことではなく、今、お話ししているのは文献調査ですので、実際、島を使ってどうこうということはないということである。後者につきましては、この文書自身が実は既にできているものでございまして、この重点戦略自身は、昨年つくられたものをこういうふうに改定するというところとございしますので、そういう意味では、昨年からの 1 年間でそれ以外のところについて状況が変わっているということではないので、状況認識としてはこういうことで変わらず進めているというふうに御理解いただければと思う。
- 65%の国内調達に裏づけがあるというのはもちろん想像できるわけですが、書き方が産業界がやれと言っているようで、文章のニュアンスの問題を私は言っています。やはり

国がちゃんとやるということが分かるような書き方が要るのではないかと思います。

- 先ほど内藤参与もお話がありましたけれども、プロジェクトマネジメント、こういう重点戦略について誰が責任を持って進行管理するのかという問題ともつながるかと思うが、言葉の表現はともかく、全体として内閣府の事務局が管理されるという方針を局長もおっしゃいましたので、そういうことで理解するということになるかと思うが、いかがか。
- 座長、そのとおりでございます。ありがとうございます。

5. 総合海洋政策本部参与会議意見書（案）

〔海洋事務局から報告〕

- 2 ページ目の 2 段目のパラグラフ、海洋空間計画に関してですが、スタディグループでは、海洋空間計画から世界的には SOPM のほうに議論が進んでいる、つまりプランニングだけではなくて管理という話が進んでいるということです。「海洋空間計画・SOPM (Sustainable Ocean Planning and Management)」を加えてはいかがかと思います。
- 累次の会合の議論をしっかりピックアップしてまとめていただいていると思う。とりわけ 2 ページの海洋人材の育成の部分で「人口減少を安全保障上の課題と認識し」という一文を入れていただいたことに大変感謝申し上げたいと思う。これについては海洋政策にとどまらず、近々改定が見込まれる国家安全保障戦略とも密接に関連する話だと思うし、ほかの様々な政策に関連する話でありますので、ぜひ政府全体で対応していただければと思う。
- 海洋空間計画、それから SOPM につきまして、「海洋に係る新技術の活用」のところにに入れていただくということは感謝いたします。一方で「洋上風力の EEZ 展開に向けた制度整備の推進」という部分での議論というのも結構大きかったと思う。「適地選定に当たっては、その前提となる海洋データの整備、関係する多様なステークホルダー間の合意形成が重要であり」と、その重要性というのがこれまでも議論されてきた。そういう意味で、ここの部分でもそういう合意形成の一つのツールとしてといいますか、皆さんが判断する前提として、どういう使い方をするのか、誰がどういうふうに使っていくのかということを見せて議論する、そういうことが重要ではないかと思い、ここでも海洋空間計画に類した表現を入れていただくとよいのかなと思う。それともう一点、これは入らせていただいて説明もあったことですが、「みらいⅡ」がせっかくできましたので、着実に運航費について確保していただくということについてはどうぞよろしく願います。
- 今日はこればかりになるのですが、無人運航船、自動運航船というのは日本が世界的に高い優位性を発揮できる、こういう言い方をするかどうかわかりませんが、いわゆる勝ち筋のテーマではないかと思っている。ただ、現状、その周囲においては様々

なハードルが存在しているのも事実だと思う。自動運航に関する配乗要件の緩和のハードルもございます。その検討も必要になってきますし、陸上からの支援センターというのが普及すれば、今まで船員とっていたものが船員ではなくなってくる。新たな船員養成の在り方の検討といったところにも波及してくると思うし、また、新技術の導入コストを下げるような支援というのも必要になってくると思う。ルールづくりもそうです。日本が自動運航船の導入を積極的に後押しできる環境づくりのためにも、どこがというところは分からないのですけれども、意見書の中に明示を検討していただけるとありがたいと思う。

- いろいろ御意見を頂きまして、ありがとうございます。結論においては、具体的にどこをどう直すべきか、個別の参与の方々に御意見を伺って調整させていただきたいということでございます。先ほど来ありました海洋空間計画の話なのですけれども、スタディグループの中の様々な議論でも、海洋空間計画の概念というのは、皆様方で海洋空間計画といったときに捉えられているものが必ずしも同一のものを指していないケースもあるのかなと思っている。海洋空間計画をストレートに表現するというのが技術的にも難しいのかなということで、最終的に目指すべきところは、効率的に、事実に基づいて海洋の利用を調整していくということなのだろうと思っていまして、そういうワーディングを使わせていただいているというところは御理解いただければと思っている。そういう中で、先ほど中田参与がおっしゃっているところも、どういうふうに書くとうろしいのかということをお伺いしながら、先ほどの坂本参与のお話も含めてということなのですけれども、調整させていただければと思う。それから、海野参与のお話も大変重要でございます。そこもどんな形で書くのがうろしいのかということをもた後ほど御相談させていただいて調整させていただければと思う。ありがとうございます。
- これまでの審議をもって重点戦略のフォローアップ及び改定並びに意見書について、一通り網羅的に御意見を頂いたということになります。今後の段取りについて、ここでお諮りしたいと思う。本日頂いた御意見などを踏まえて、事務局において本日の資料の修正を行う。また、関係省庁からも本件について確認等したい点があるとお伺いしている。このため、これらの点について事務局より関係の参与の皆様とも御相談させていただいた上で、4月中には取りまとめる必要があるとのことですので、最終的な形態及び総合海洋政策本部長への提出につきましては、よろしければ座長である私、中西に御一任いただければと思うが、いかがか。よろしいでしょうか。（「異議なし」と声あり）ありがとうございます。それでは、そのように進めさせていただければと思います。

5. その他

〔海洋事務局、国土交通省から報告〕

- 本日の議題全体を通じて御意見等ございますか。関係省庁からこの際、何かコメントご

ございますか。よろしいでしょうか。事務局と関係する各省庁は本日の会議での参与からの指摘を踏まえて御対応いただきますようお願いいたします。

- 次回につきましては、6月1日月曜日、14時から対面とオンラインのハイブリッド形式で開催する予定でございます。詳細につきましては、改めて御連絡申し上げます。
- 以上をもちまして、第84回参与会議を終了いたします。