

瀬戸内海の復権

《趣旨説明》

日本は、6,852(海岸線の長さが100m以上の島)もの島々からなり、陸上部に国境を有しない海洋国家です。

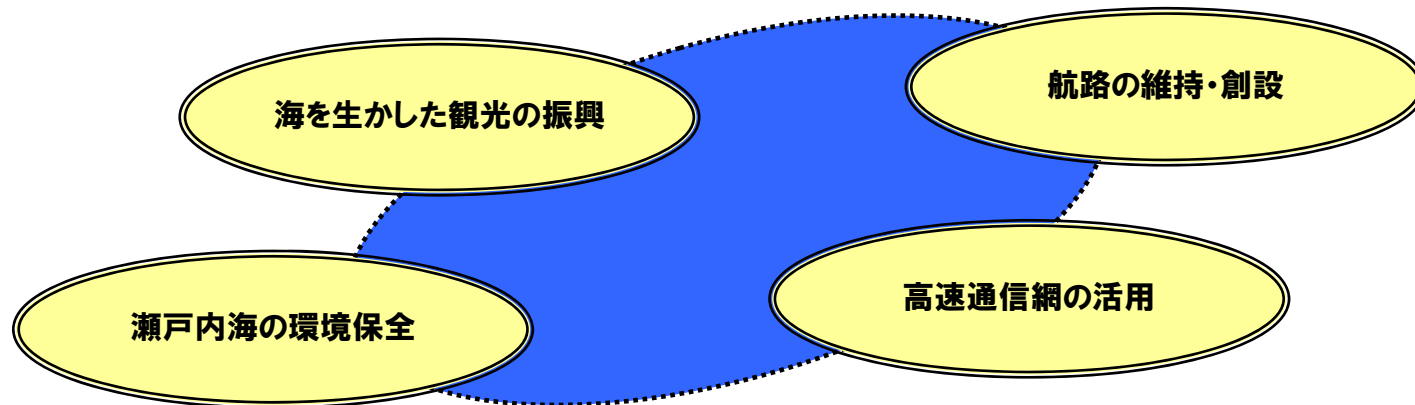
その中でも、島嶼が多数点在する瀬戸内海について、江戸時代後期に蘭学者シーボルトがこの海を東上した際、美しい島々と本州・四国の海岸が織りなす景色を絶賛し、1934年(昭和9年)には、日本初の瀬戸内海国立公園に指定されました。

日本の歴史を振り返っても、縄文時代から今日に至るまで海に多くを依存し、海の恵によって私たちの生活が成り立ち、また、日本各地を結ぶ海の交易によって暮らしが豊かになり、さらに日本の運命を大きく変えた異国の文明さえも海を渡って入ってきました。

特に、自然が切り拓いた大運河ともいえる瀬戸内海は、古くは、大陸と畿内を結ぶ大動脈として栄え、稲作などの弥生文化の導入、遣隋使・遣唐使(600年～894年)の派遣など、様々な人や文物が沿岸地域や島々を海上交通の要路として往来し、大陸からの新しい文化に触れながら、地域固有の生活様式や風俗習慣が育まれてきました。

現在の状況は、高度成長期(1955～1973)以降、空路や新幹線・高速道路網などの高速交通体系のインフラ整備に国の政策の力点が置かれ、次第に海路の活用が見過ごされるようになる一方で、豊かな暮らしの実現や環境負荷の低減、大規模災害時の交通の確保など様々な側面から海路の重要性、有益性が再認識されつつあります。

このような状況の中、「瀬戸内海の復権」を掲げ、海を生かした観光振興施策や環境保全施策、さらには地域間連携施策の推進を図り、これまで海を介して培われてきた歴史・自然・文化・産業など大切な宝物を次なる世代に引き継ぐとともに、航路維持という共通の課題を有する地方自治体が連携し、より大きな声として海路の重要性に目を向けた新たな政策の具現化について働きかけを行おうとするものです。



■航路の維持・創設

《海上交通の現状》

- ・過疎や離島は、少子高齢化と人口減少により、運営が成り立たない。
- ・高速交通体系の進展と高速道路料金の見直しにより、公共交通（鉄道・バス・フェリーなど）は需給バランスが崩壊。

《海路の優位性》

- ・地球環境の保全（CO2排出量の削減）
- ・大規模災害時の物資の輸送
- ・交通渋滞の緩和
- ・海路の維持補修は不要

《まとめ》

- ・「移動権の保障」を図るため、国策として航路を社会資本として位置づける。



顧客獲得に向けて、物流のフェリー航送と新たな船旅の付加価値づくりに力を注ぐ中距離フェリー



瀬戸内海における航路維持に向けて

航路と道路が共存できる政策を！



離島の定期航路

新たな制度設計

- ### 《新たな支援制度の創設》
- 船舶建造費の助成
 - 港湾使用料の減免に対する交付税措置
 - 固定資産税の課税標準の特例措置
 - 離島航路の欠損補助に対する交付税措置
 - 離島及び辺地の対象要件緩和

- 現行航路の維持存続
- 新たな航路の創設
- 運賃の低減

海を生かした観光振興



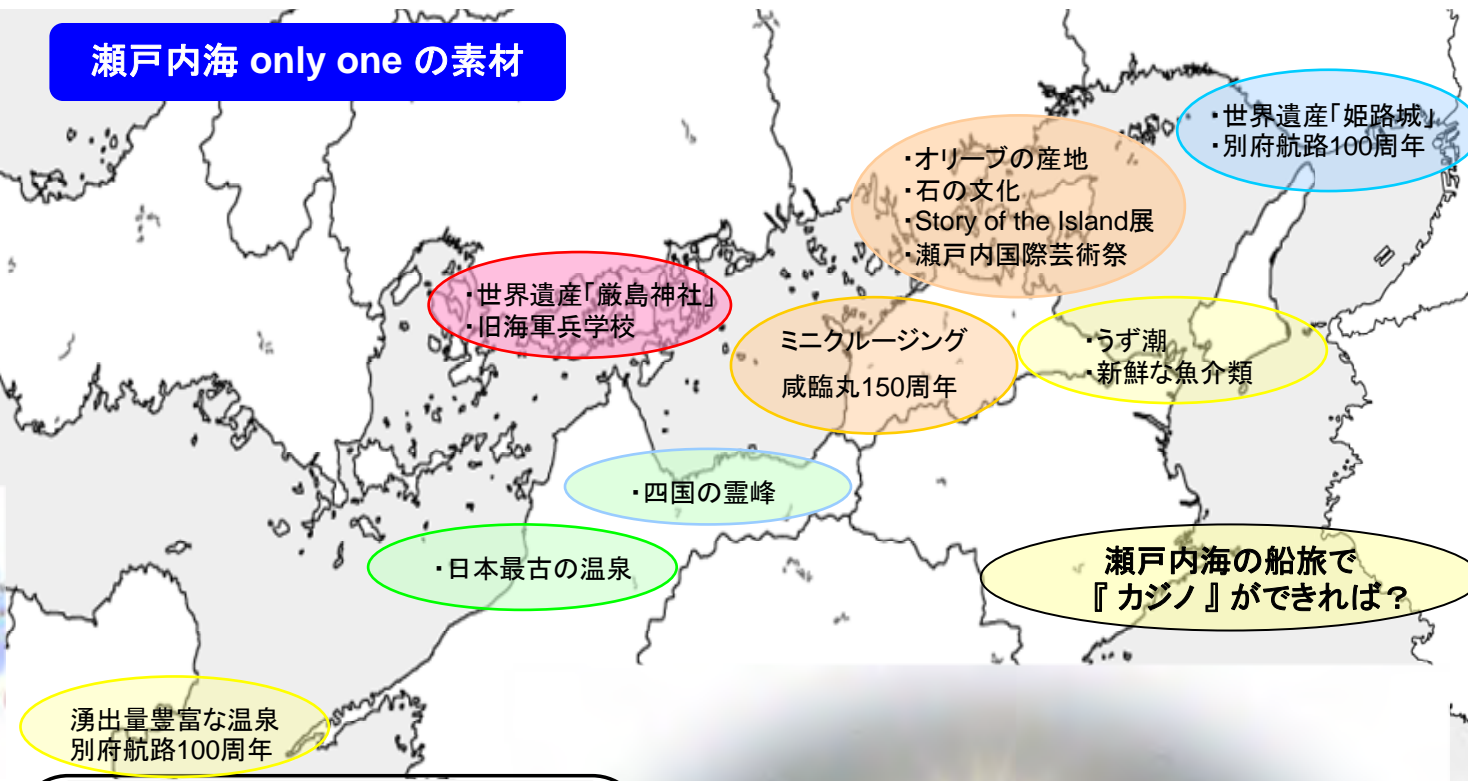
大型客船によるクルーズ



中距離フェリーの活用



瀬戸内海のマリーナを活用した
小型船ミニクルーズルート



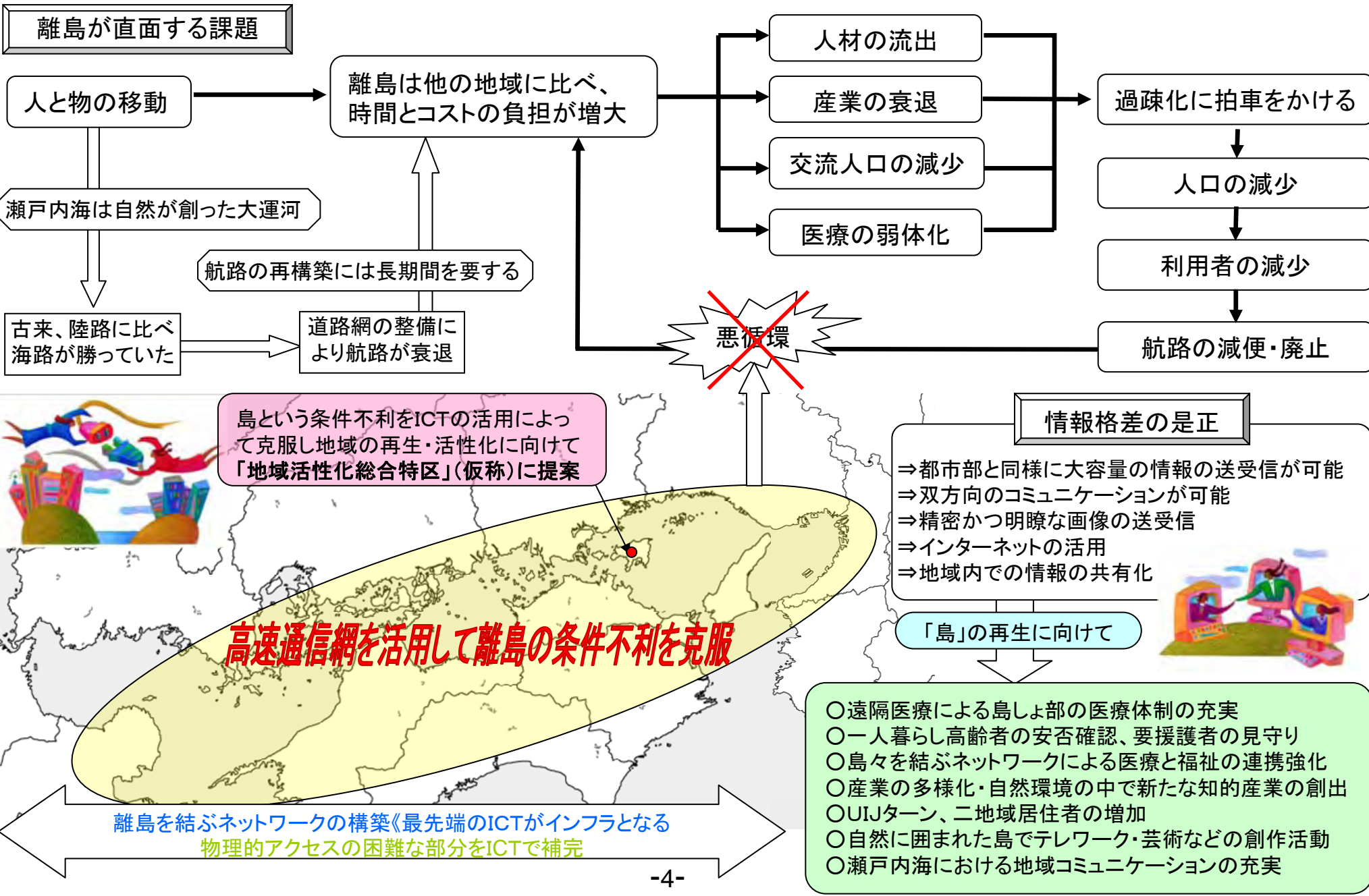
瀬戸内海の船旅で『カジノ』ができれば？

- 自然(日の出・夕焼け・無人島)
- 瀬戸内海国立公園、建築(橋)
- 歴史(世界遺産・文化財・町並み)
- 文化(祭・伝統芸能・食)
- 芸術(アート)、産業(ものづくり)
- 観光施設、各種イベント(マラソン・ウォーク)

クルーズの起点・終点及び経由地の関係自治体が連携して商品を企画し、クルーズを誘致

ゾーンを分けて日帰りルートの開設！
連携イベントの開催
～瀬戸内海世界遺産の旅～

■高速通信網の活用



■瀬戸内海の環境保全

《瀬戸内海の環境保全に向けた法整備》

瀬戸内海においては、高度経済成長期に重化学工業を中心とした産業や人口の集中により環境破壊が深刻化しました。全国一律的な法規制では、瀬戸内海の汚染の進行を止めることが困難であったことから、昭和48年に瀬戸内環境保全臨時措置法が制定されました。

しかし、排水基準(濃度基準)のみの規制では、閉鎖性水域において水質環境基準を達成することが困難であり、内陸府県を含め当該海域への汚濁負荷量を総合的に削減する必要があったため、昭和53年に、水質汚濁防止法及び瀬戸内海環境保全臨時措置法を改正し、水質総量削減制度が導入されました。現在、瀬戸内法は恒久法として瀬戸内海環境保全特別措置法に改正され、広範な施策が行われています。

※瀬戸内海に流入する有機汚濁物質や栄養塩類は大きく減少し、藻場や干潟等の再生に向けた取組も徐々に進められています。一方、最近では水質の改善は頭打ちであり、依然として赤潮、貧酸素水塊の発生が見られ、生態系の劣化が問題になっています。

海 域	(mg/l)		
	COD	窒素濃度	磷濃度
瀬戸内海全体	2.0	0.23	0.022
東京湾	3.9	1.05	0.095
伊勢湾	2.7	0.42	0.049

出典) 広域総合水質調査(環境省)

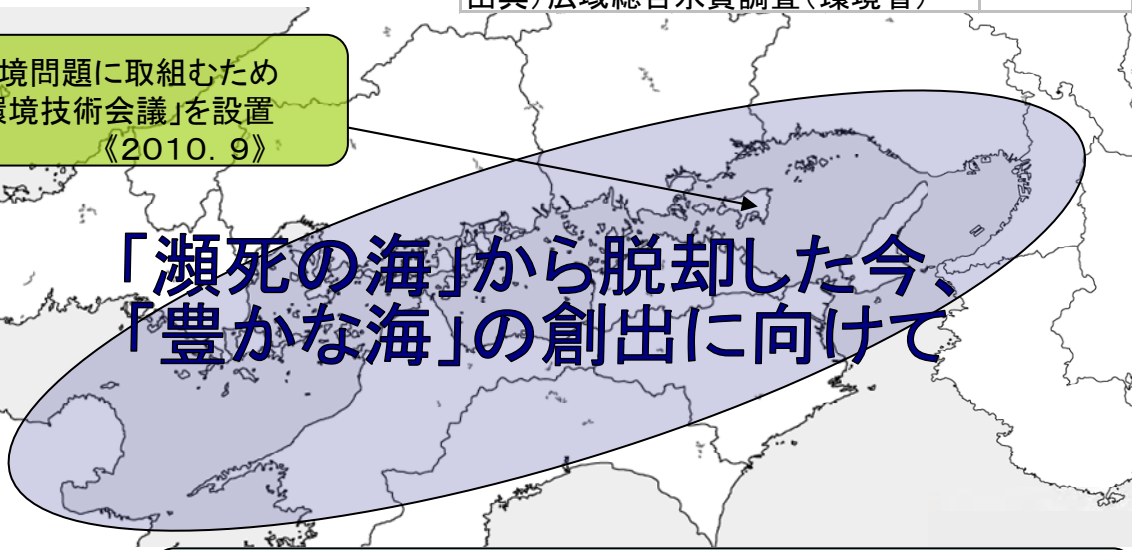
これからの課題

産学官が連携して、環境問題に取り組むため
「小豆島産業振興・環境技術会議」を設置
《2010. 9》

規制から管理へ

「里海」創生の視点

- 3つの保全・再生要素
 - ・物質循環(食物連鎖など自然と人の適切なサイクル)
 - ・生態系(藻場、干潟等の保全・再生・創出など資源管理)
 - ・ふれ合い(自然との共生、海の恵に触れる機会の創出)
- 2つの実践要素
 - ・活動の場(都市から流域・沿岸地域までのあらゆる地域)
 - ・活動の主体(直接的・間接的に海の恩恵を受ける住民)



「瀬死の海」から脱却した今、
「豊かな海」の創出に向けて

- ⇒瀬戸内法など規制中心の制度を抜本的に見直し、海と人との共生に向けた新たな制度設計を国に求める
- ⇒環境教育・環境学習の充実
- ⇒海洋レクリエーションのメニュー拡充
- ⇒海を活用した各種イベントの開催

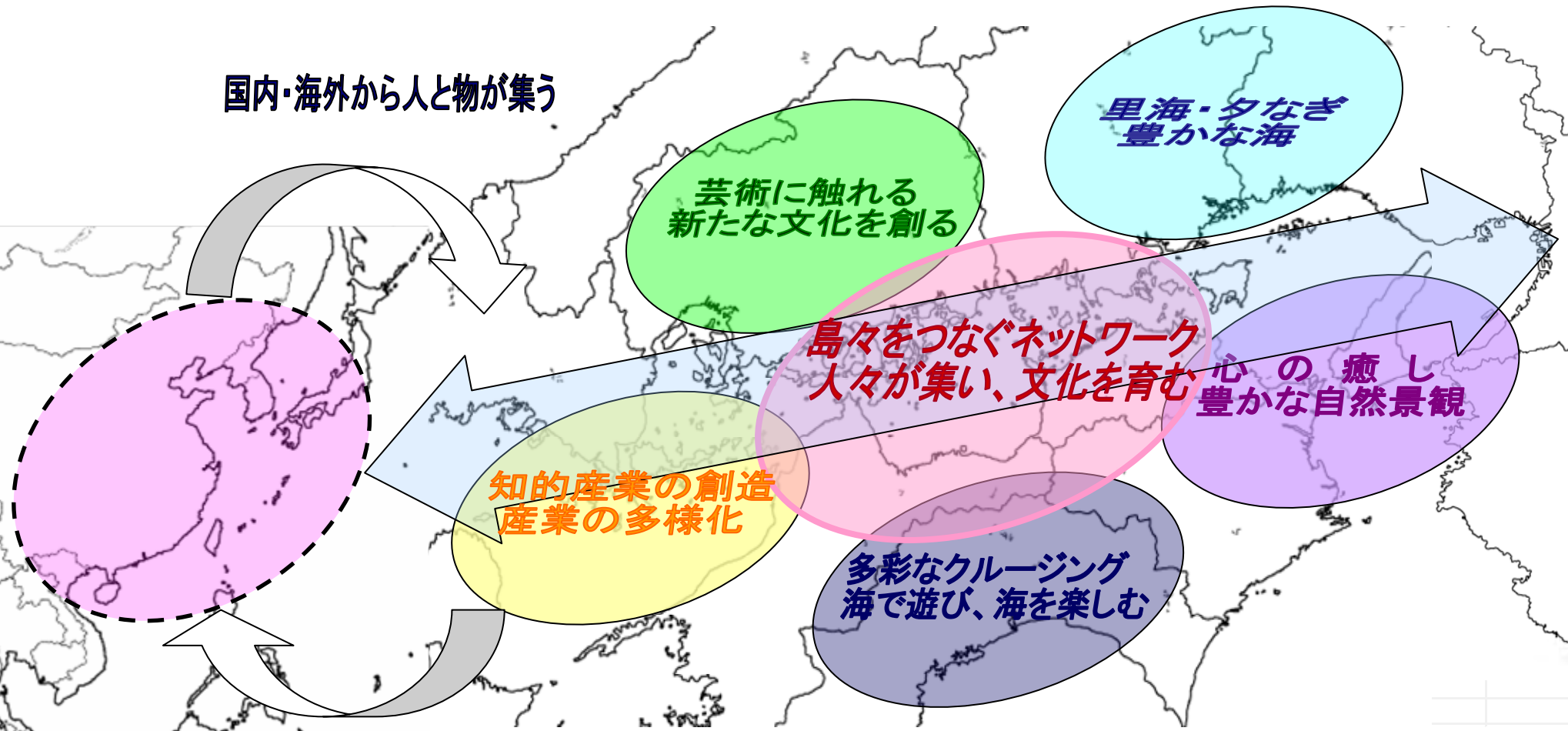
《瀬戸内文化圏の再生に向けて》

《瀬戸内文化圏》

温暖な地中海性気候と自然が切り開いた大運河によって、かつては、海上交通を基盤とした一大文化圏が形成され、それぞれの地域で、多様な文化が育まれた

アジアと西日本を結ぶ海の道「瀬戸内海の復権」

国内・海外から人と物が集う



世界の宝石ともいわれる豊かな自然景観や個性的な地域文化を武器に国内のみならず海外に向けて、積極的に情報を発信する