

「海洋立国日本の前進 —今後の海事行政の方向性 2015—」

国土交通省海事局長

坂下 広朗氏



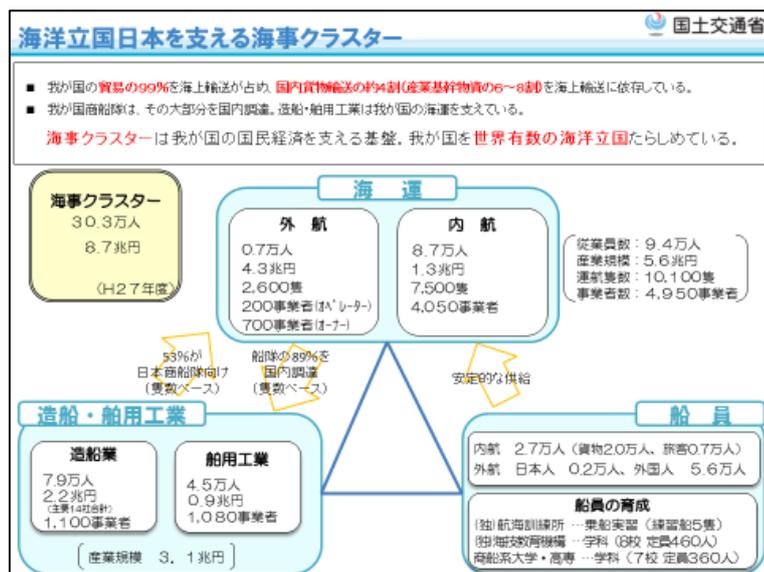
【略歴】

1980年運輸省入省、1999年日本貿易振興会ロンドン・ジャパン・シップ・センター一次長、2004年国土交通省海事局技術課長、大臣官房参事官（海事局担当）、2005年同省海事局企画課長、2007年同省海事局造船課長、2008年同省海事局安全・環境政策課長、2011年大臣官房技術審議官（海事局担当）、2015年より現職。

●はじめに

ご紹介頂きました、国土交通省の海事局長をやっております、坂下と申します。皆様、こんにちは。冒頭、小幡会長から過分なご紹介を頂きましたが、1980年に昔の運輸省に入省致しまして、35年間海の行政に関わる仕事をして参りました。本日はこのような場で、これからの海事行政がどのような方向に向かっていくのかというお話をさせて頂く機会を頂きまして、日本海事センターの小幡会長を始め、皆様には御礼を申し上げたいと思います。早速お話をさせて頂きます。

●海洋立国日本を支える海事クラスター



まず今日のお話に入っていく前に、日本はどのような国であるかというところを簡単にご紹介する資料を用意致しました。冒頭の小幡会長からのご挨拶にもございましたが、この沖縄の存立にとって海運というのはなくてはならない存在で、古くは琉球王国として海上交易で非常に栄えてきた国でございますが、我が国全体も全く同じことが言える状況になって

おります。日本の貿易の99%、正確には99.6%が海上輸送によって占められております。

また国内の貨物輸送という面で見ましても、約4割を内航海運が担っております。さらに少し詳しく見てまいりますと、鉄、石油、セメントといった産業基幹物資については、その8割近くを内航海運で運んでおりまして、言ってみますとこの国の経済と国民の生活は、海上輸送によって支えられております。本

日の講演会のテーマでもある「海事立国—日本」という言葉がまさに当てはまる国でございます。

またこういった国がらを支える産業構造というものを下にお示ししております。外航、内航、物資を運ぶ海運会社。船舶、あるいは船舶用の機械を提供していく造船業、船用工業。それから船の運航に実際に現場で携わって頂く船員の方々。日本は、こうした三位一体の構造が、国の中にしっかりと根付いているという世界でも非常に珍しい国になっております。この海事クラスター全体の規模を左上にお示しておりますが、海事クラスターで仕事をして頂いている方が約30万人、売上げの合計が約9兆円ということで、しっかりとした規模を持ってこの国を支える産業構造が根付いております。こうした基盤があるからこそ、我が国は世界の中でしっかりと経済活動をし、あるいは国民の皆さまが豊かな暮らしを享受できるという国になっております。

一方、我が国の将来を展望したときに様々な社会環境の変化が今起こってきております。こうした社会環境の変化を踏まえながら、この海事産業が将来に向けてどのような方向に歩いていく必要があるのかということについて、国土交通省の交通政策審議会の中に部会を設置し、この夏に行政の基本的な方向をとりまとめたところでございます。その全体をお示ししたのがこちらの図になっております。

●海洋立国日本の前進に向けた今後の海事行政の目指す方向 2015

～国際競争力と国内輸送の安定～

皆様ご案内のように我が国は成熟しておりまして、これからは少子高齢化、人口減少の局面に入っており、そのような社会の大きな変革の入口に今立っております。またビジネスは国際化がどんどん進み、国際競争の中で我が国の産業が勝ち残っていかなければならず、厳しい国際環境にさらされるというところが一層進んでまいります。また、今年も非常に激しい台風に見舞われましたが、昨今災害の脅威というのも非常に大きくなってきております。

一方で、世界の海事社会を巡る環境変化でございますが、パナマ運河が今拡張工事の最終段階に入っ



おります。来年第一四半期の開通を目指して、最終的な拡張工事のチェックが行われております。これまで運河を通航できなかった大きな船が大西洋から太平洋に渡ってくる事ができる、あるいは太平洋から大西洋に向かうことができるということによる非常に大きな変化が世界の海運マーケットに生じてまいります。また油の値段は少し下がりましたので、

シェール革命という言葉を目にする回数がやや減ってまいりましたが、シェールガス、シェールオイルがアメリカの東海岸を中心に、これからどんどん世界のマーケットに出ているという時期を迎えております。加えて、今投資の勢いが少し緩やかになっておりますが、今後の世界のエネルギー需要を満たしていく上で、石油を陸から海に求める時代になっております。これからその海洋の石油、ガスに世界の人たちが頼らなければならない時代がやっけてまいります。

また訪日観光客の方々が、今年は 2,000 万人に迫る勢いでおいでになっておりますけれども、こうしたインバウンドの大きな伸びという変化も出てきております。それから最後に、しっかりとやっていかなければならない東北の復興という課題も我々はまだ抱えております。

こういった環境の中で制約要因、成長要因、それぞれの変化をきちんととらえ、これに的確に対応し、さらに我が国の海事産業が成長していくためにどのような取組みをしていく必要があるのか、ということを取りまとめたものが、この「海洋立国日本の前進に向けた今後の海事行政の目指す方向 2015」でございます。

この底流には、2つの大きな考え方がございます。1つは先程も申し上げましたように、海運に大きく依存するこの国ですので、海事産業が引き続きこの国の経済と国民生活をしっかりと支えて、安定した輸

送サービスを提供していくということを継続する必要がある、というものでございます。

一方で、世界に目を転じますと、海運はまだまだ成長していくマーケットでもございますし、あるいは海運に接続している海洋開発、上流の部門といったところにも成長の分野がございます。こうした世界の成長をつかみとり、我が国の強い海事クラスターがさらに成長していくチャンスをしっかりととらえて成長を続けていく、というのが第2のポイントでございます。この成長を続け、世界的な競争力を確保することで、我が国に必要な物資の輸送を安定的にしかも競争力を持って維持し、国内の産業、国民の生活に寄与できます。この2つの取組みを進めることによって、海洋立国、海事立国からさらに海洋開発を加えて海洋立国と申しておりますけれども、この海洋立国日本がさらに前進をしていけるようにしていこうというのが、この政策の全体の大きな目的になっております。

その内容として5つのポイントを掲げております。1つは、先程申し上げましたように日本を支える安定的な輸送を確保し、我が国の経済や国民の生活をきちんと支えていこうということでございます。それから先程の海事クラスターの一部を構成しております造船でございますが、造船産業は地方部に9割以上が立地をして、地方の経済を支える重要なものづくり産業になっております。地域に根差したものづくりで地方経済を押し上げていくということも非常に大きな要素になっております。それから右側に移りますが、新市場、新分野で需要をつかみとって成長していこうというのが第3のポイントでございます。海事もこの観光という分野で伸ばしていこうと考えております。特に沖縄は外航クルーズ客船もたくさん入港するようになっておりますし、やってきたお客様は沖縄の観光資源である美しい島々にたくさん行って頂いているというところで、沖縄の方々は今もう既にここの成長というのは実感しておられるのではないかと思います。また先程申し上げました海洋開発の分野でも、我が国の市場参画を推進していこうと取組みを進めております。

そして、安定的な輸送の根底として確保しなければならない安全・安心、ここをしっかりとやってまいります。それから最後になりますが、船、海運は一般の国民の皆様目に触れるチャンスが少ない分野でございます。沖縄の方々には島もありますので、船に乗られること度々おありになると思いますけれど、多くの国民の方は、なかなか船を見るチャンス、船に乗るチャンスがございません。また商売の相手方も工場であったり、直接国民の皆様がお客様になるという局面は非常に少ない産業でもありますので、こうし

た政策を推進する上で、我が国が海に大きく依存していること、我が国にとって海事産業が非常に重要であることを国民の方々にきちんとご理解頂くということが大切でございます。そうした取組みもしっかりと進めてまいります。

●世界の成長を取り込む

～外航海運、造船、海洋資源開発～

ここからは、さらに細かい分野に分けてお話を進めてまいります。まず1つ目の大きなポイントとして、世界の成長をつかみとっていこうという流れで外航海運、造船のお話を致します。まず海運でございます。左側の図、これが世界の海上貿易量の推移をお示した図でございます。ご覧頂きますと、基本的には右肩上がりでずっと成長を続けているという状況でございます。これからも、特に新興国の経済成長をベースにして世界の海上貿易量はさらに増加を続けていくという見込みになっておりますので、海運業、海運のマーケットというのは成長産業のマーケットでございます。一時期、リーマンショックの後、海上荷動量は少し落ち込みましたけども、すぐに回復をして成長を続けているという状況になっております。

一方、我が国の海運会社、海運産業における輸送量の推移が右側の図になっております。青色、それからオレンジ色の部分がそれぞれ日本発着の輸出入でございます。そして、その上に乗っている灰色の部分が第三国間の輸送量でありまして、日本の経済自身は非常に成熟しており物量的にどんどん伸びていくというところはもう既に脱しております。安定的な我が国の輸送を我が国の海事産業が担っているのが見てとれるかと思えます。一方で全体の輸送量を押し上げているのは、第三国間で貨物を輸送している部分でございます。先程ご覧頂いた成長を支えている部分というのは第三国の海上貿易量でございますので、そのマーケットの中でビジネスを拡大して成長を続けているというのが、今の日本の海運産業の実態でございます。ここをしっかりと成長できるように後ろ支えしていくというのが、我々海事行政の任務でございます。

～海事産業の成長をさせる海事行政の取り組み～

この成長を支えるために、行政としてどのような対策をやっているのかというところでございますが、特に外航海運の分野におきましては、税制で海運企業の活動を支えていくということが、大きな軸になっております。諸外国では、自国の安定的な海上輸送を確保するために、税制でやはり大きな対策を講じておりまして、日本は若干遅れをとってございましたが、平成 21 年にトン数標準税制という、日本の船会社が運航する船のトン数に応じて、外形標準課税という税金をかけていき、毎年の収益に対して一定率で税金を頂くという、法人課税ではなく、毎年一定のトン数の船に対してみなし利益を想定して税金を頂くという制度を設けました。海運業というのは非常に市況の変動が大きく、会社が儲かったり損をしたりという変動が大きいわけですが、こうした税制を導入することによって、先行きを含めて経営をする上で安定的に計画的に経営ができていきますし、また諸外国と同じような税制を設けることで、国際競争をする上での税制の均衡化も図っていこうというのが大きな目的になっております。

この税制の適用を受けるためには、日本籍船、日本船員をきちんと確保して頂くということが条件になっております。と申しますのも、我が国の船会社が運航している船の構成ですけれど、かつては左側の図に黄色で示した日本籍船主体で商売をして頂いておりました。ところが、どんどん円高が進み、外航海運はドルベースで商売をしておりますので、国際競争力を確保する上でビジネスのコストをどんどんドルにしていく必要が生じ、勢い外国船がどんどん増えてきてしまいました。便宜置籍船というものが、パナマやリベリアなどに籍を置いて、その船を使って商売をするようになりました。

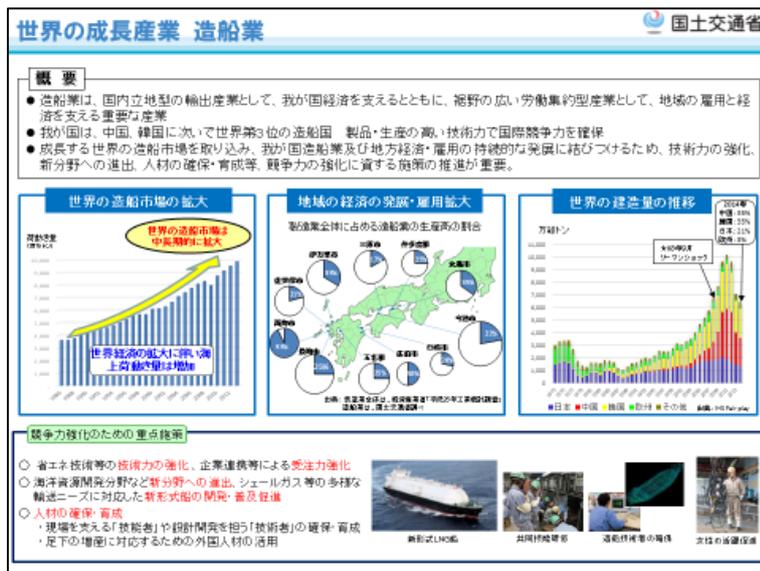
～日本籍船の確保～

このような状況の中で我が国の船会社には国際競争力をつけて頑張ってきて頂いたのですが、どんどん日本籍船が減少してしまいまして、最も減少したところでは 92 隻まで落ち込みました。日本に何かあ

った場合、卑近の例で申し上げますと、東日本大震災のときに福島原発の事故が起りましたが、外国船では、日本に入港したくないという船がたくさん出ました。そのときに我が国の海上輸送をしっかりと支えて頂いたのは日本の海運会社、日本籍の船でございました。我が国の経済安全保障を高める上で、非常に日本籍船が少ないというのはやはり問題が大きいということで、この税制を導入して、日本の海事産業に日本籍船、日本人船員をしっかりと確保する計画を進めてきて頂いております。

日本籍船は現在184隻、最も減少したときに比べますと倍ぐらいのところまで増やしてきております。これを将来的には450隻ぐらいの規模、我が国が最低の経済活動を維持する上で、必要な物資の輸送量を確保するのにそれぐらいの船が要るだろうということで、その目標に向けて取組みを進めているところでございます。

～技術力で勝負する日本の造船業～



一方、造船業でございます。先程ご覧頂いたように、海上貿易量が増えていきますと、それを運ぶ船というのは数多く必要になってまいりますので、海運と共に造船業も国際的な成長産業でございます。日本は今、中国、韓国に次ぐ世界第三位の造船国でございます。かつては世界の船の半分位を

造っていた世界一の造船国であったわけですが、量的な成長は韓国、中国にお譲りをして、技術的な競争力をもってこの国際マーケットで勝負していこうという作戦を、日本の造船業界の皆さんはとっておられるところでございます。

冒頭でも申し上げましたけれども、造船業は地方への立地が非常に多い産業でございます。それぞれの地域における工業出荷額に占める造船業の割合を中央の図に青色で示しておりますけれど、それぞれ立

地する地域の経済において、造船業というのは地方経済に大きく貢献をしている産業でございます。造船業がこれからも成長産業であり続けるための競争力の源泉は何と言っても技術力であります。日本の造船業が技術力をさらに伸ばしていけるように、将来を見据えて競争力を持っていくべき分野というのを定めて、そこに対する技術開発を国からの補助金等で後押しをしているところでございます。

～エネルギー需要競走への参入～

また、これは海運・造船ともに今取り組んでいる新たな分野へのチャレンジでございます。左上の図は世界のエネルギー需要の見通し、推移でありまして、先進国のエネルギー需要は非常に安定的な状態になっております。これからもずっと安定的に推移していくと見込まれております。一方で、エネルギー需要がどんどん伸びておりますのは赤いライン、発展途上国でございます。これまでも伸びてきて、この勢いで将来伸びていくとこのように推移していくと見込まれております。このエネルギー需要を満たしているものは、石油・ガスが中心であるわけです。その石油・ガスの生産の伸びをもたらしているのは、海洋から、海の底から取ってくる石油とガスでございます。これがこれから非常に大きな伸びを示していくということです。海底から石油・ガスを掘って我々が使えるようにするためには、非常に多種多様な船が必要になります。このような船を運航、あるいは建造することによって、新しいマーケットで海運業、造船業が成長をしていくための取組みを今進めております。

そうはいつでもこの分野というのは、非常に古くからヨーロッパやアメリカが手掛けてきており、彼らが非常に豊富な経験を持っているマーケットでもあります。ここには技術力を高めていかないとなかなか簡単には参入できないため、国は現在、日本がこのマーケットに参入する上で必要な技術を高めていくための支援をしております。

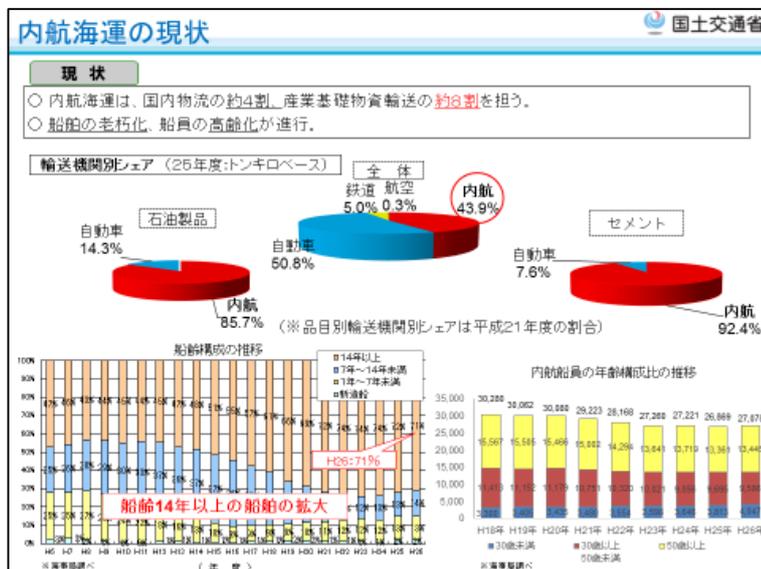
また実際に海外の市場に進出していこうとしますと、企業の皆様は投資をしてこのビジネスに参画していく必要がございます。企業の皆様が新たに海外のマーケットへ投資し、進出していくことを、国も出

資をしながら一緒になって応援してまいります。そのための法人、JOIN（海外交通・都市開発事業支援機構）と言っておりますが、こちらの法人の設立によって海外の交通、あるいは都市のインフラを成長分野としてとらえて、そこにビジネスを拡大していくことをサポートする仕組みというものが出来上がっております。海洋開発の分野でもこうした制度を使って頂いて、企業のチャレンジを促していこうという対策をとっております。

またこのような分野に参入していくためには、海洋開発に関して専門的な知見を持った技術者を育成していく必要がございます。政府全体を挙げて、あるいは大学とも連携をして、海洋開発分野の人材を育成するプロジェクトを今進めているところでございます。

●国内輸送の大動脈

～内航海運～



国内の物流の大動脈を担っている内航海運は、冒頭申し上げましたように、産業基礎物資のほとんどを輸送しているという非常に重要な輸送モードです。また、最近ではトラックドライバーの方々の確保が非常に難しくなっているということで、国内の長距離フェリーを中心に、トラックの輸送からフェリーを使って物を運ぼうじゃないか、というモーダ

ルシフトの流れも出てきております。このように、内航海運はこれからも重要な役割を担っていかないといけないのですが、一方で心配な事項が2つございます。1つは使っている船の高齢化がどんどん進んでおり、なかなか新しい船に対する投資がうまくいっていないというところ。もう1つは、内航船を動

かして頂く船員の高齢化というものもどんどん進展をしてきているところです。内航海運が持続可能な形でこの国の経済と国民生活を支える上で、この2つの高齢化の課題というものを乗り越えていかないといけないというのが、我々に課せられている課題になっております。

～内航海運が抱える課題の克服に向けて～

この課題を克服するために、国としても優れた船にどんどんリプレースを進めて頂くための後押しとして、税制あるいは金融面の制度でサポートをさせて頂いているところでございます。またなかなか船の代替建造が進められないという背景には、内部留保をしっかりとできる事業構造に残念ながらなっていないという現状がございます。内航海運の多くは中小企業の方々が占めておりまして、そうした方々が一緒に働いて将来ある形を作り、経営体質を強化していただく取組みを今進めております。船舶管理会社というところを軸に、いわば各中小企業の皆さんが、横に連携をして企業の体質強化をして人を育てる、あるいはよりコスト競争力を持ってビジネスが展開できるような取り組みとして船舶管理会社をお使い頂くことで、効率的な人材の育成、あるいは船舶の運航に伴う管理コストの低減、あるいは安全の向上といったものを目指し、取組みを進めております。

また船員の問題ですが、若い人たちを増やしていく必要があるということで、全国にございます船員を育成する教育機関の定員をどんどん拡大しております。学校によっては入学のときの倍率が3倍というような非常にたくさんの若い方々の就学の希望がある学校もあるため、定員を増やして船員になりたいという人にはどんどん学校に来て頂いて育てていこうという取組みをしております。また一方で、その学校から船員になるだけではなく、船員の専門の教育を受けていない人も船員になって頂けるような取組みとして、一般高校を卒業した方にも船員資格を取って頂けるような6級の海技士という新しい海技資格制度を作り、途中から船員さんになって頂けるというような入口も設けて、船員の拡大に努めてきているところでございます。

そのような取組みも少しずつ功を奏してきておりまして、右下の図に青色で示した若い人たちの層なのですが、少しずつ増えてきており、効果がやっと出てきたというところに今来ております。こうした取

組みをすることで、内航海運が持続可能な形で商売をやっているように、業界の皆さんともども海事局も汗をかいてきているという状況でございます。

●地域とともに成長する海事産業

～沖縄の海底熱水鉱床の開発～

国土交通省

海洋資源の開発

- 日本近海には多くの海洋資源の存在が見込まれており、沖縄近海においても、多数の海底熱水鉱床の存在が確認されている。
- 海底熱水鉱床は、海洋基本計画(平成25年4月閣議決定)において商業化に向けた取組を進めることとされるなど、今後の開発が期待されており、調査・探鉱に必要な技術開発などが進められている。

沖縄周辺の海底熱水鉱床

熱水の噴出と考えられる音響画像

久米島沖に国内最大のチムニー群発見

海上保安庁は、平成26年6月、AUVI(自立型無人潜水機)により国内最大のチムニー群「こんどうサイト」を発見。更に、高い資源量が期待される海底熱水鉱床の存在が確認。

AUVIによる海底調査

高さ最大20m級のチムニー

AUVIによる海底調査で得られた鮮明な海底地形図

海のジバング計画

海洋研究開発機構を中心として、次世代海洋資源調査船を開発中。海上技術安全研究所は、AUVIによる調査をより効率的に行う技術開発を実施。

海底熱水鉱床からの探鉱・採鉱試験

経産省等は、平成29年度の世界初となる近海海域での海底熱水鉱床の探鉱・採鉱パイロット試験に向けた技術開発を実施。

沖縄の主な海底熱水鉱床	
久米島沖「こんどうサイト」	金(1.7g/t)、銀(325g/t)、銅(13%)等
伊是名海穴「Hakureiサイト」/「JADEサイト」	金(2.6g/t)、銀(216g/t)、銅(0.33%)等、資源量340万t
伊平屋北崎丘「野南サイト」	金(3.3g/t)、銀(911g/t)、銅(0.53%)等

今までお話した話との関連で、沖縄の皆様と関わりの深いところについても触れさせて頂きたいと思います。海洋開発の分野に造船海運も取り組んでいこう、特に国際的なビジネスの世界で、海洋開発に取り組んでいこうということで、海底の石油、ガスのマーケットに今参加をしているところでございますけれど、実

は我が国の周辺の海域には非常に多くの資源が眠っております。その中でも特に最近沖縄で注目されておりますのは、海底の熱水鉱床、左側中段の画像にあるように、ここに煙突のようなものが立ち、熱湯がここから吹き出ておりますが、熱水鉱床というのは非常に大きなポテンシャルのある資源として注目を浴びております。最近でもぞくぞくと海底熱水鉱床が発見をされているところでございます。

現在政府全体で、海洋基本計画というものを5年毎の計画で、閣議決定で策定しておりまして、この内容に基づき熱水鉱床の開発の商業化に向けた政府の取組みが進んでおります。平成29年に世界で初めて実海域での熱水鉱床の採鉱試験を行うために、技術開発が現在進められております。我々国交省も探査技術の面で参画をして、経産省と一緒にこのプロジェクトに取り組んでおります。

今後、どのように商業化できるだろうというフェーズに入っていくわけですが、熱水鉱床が商業的に開発をされるということになりますと、沖縄の周りの海域を航行する船、あるいはこの沖縄を発着する船、そして先程ご覧頂いたような海洋開発に関係する船もこの沖縄に集まってくるという日がやってく

るわけでございます。

～船旅の観光振興～

また、もう1つは船旅でございます。今日も空港にお邪魔しましたところ、空港は修学旅行の方、あるいは外国人の旅行客の方など非常にたくさんのお客様であふれておりました。既に沖縄の皆さまは、沖縄の観光資源がこの沖縄の成長にとって非常に大きな役割を果たしているということを、日々の生活の中で実感されておられると思います。これから、政府の目標は1,000万人を超えて、今年には2,000万人にもう達しようという勢いになっておりまして、目標はもう3,000万人ではないかと言われております。そのような訪日外国人による観光振興という一大拠点に、沖縄も既になっておられるわけでございます。

沖縄の美しい観光資源については、既に外国人の旅行客の皆さまがご覧になるようなサイト、ガイドといったものにたくさん紹介されるようになっております。西表、慶良間といったところでは、既に現実のビジネスとして船旅、拡大する観光客を積極的に取り込んでいく取組みを進めて頂いております。また沖縄に寄港する外国のクルーズ船もどんどん増えているという状況でございますので、まさに日本の船旅を観光振興の中で生かしていくという最先端の取組みをして頂いているのが、当地沖縄ではなかろうかと思っております。この分野におきましては、まだまだ沖縄はポテンシャルがあると思っておりますし、皆さまの取組みの成功が、これからの船旅振興における全国的なお手本にもなっていくということになろうかと思っております。沖縄の船旅の振興に携わっておられる方々のご活躍をお祈り申し上げる次第でございます。

●おわりに

私からのお話は以上でございます。海事立国日本が成長していくために、いかに日本の発着の貨物を安定的に輸送できるように競争力を保っておくか、一方で、その競争力に磨きをかけて成長する世界のマーケットでビジネスを拡大して成長続ける産業として、いかにして海事産業がこの国に根を張って活躍を

していくべきかを念頭に置きつつ、引き続き、海事行政に取り組んでまいりたいと思っております。海運がなくてはならない沖縄にとって、海事産業がますますご発展をされることをお祈りしまして、私からの講演を終わりたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

海洋立国日本の前進 —今後の海事行政の方向性2015—

国土交通省 海事局長
坂下 広朗
平成27年10月27日

目次

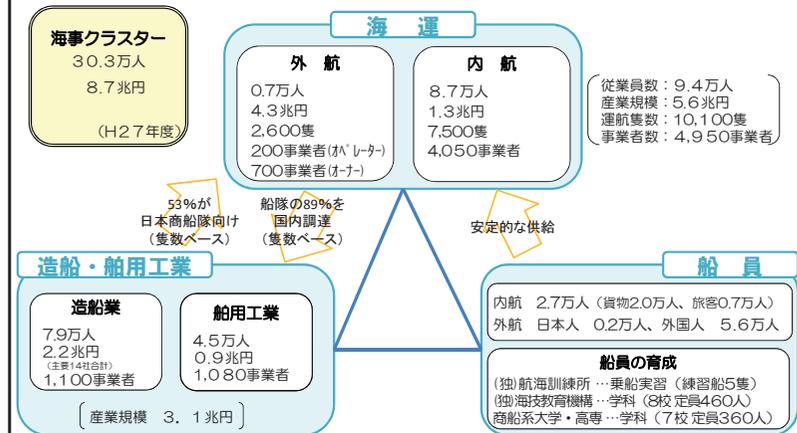
1. 総論
2. 世界の成長を取り込む
—外航海運、造船、海洋資源開発—
3. 国内輸送の大動脈
—内航海運—
4. 地域とともに成長する海事産業
—沖縄—

1. 総論

海洋立国日本を支える海事クラスター

- 我が国の貿易の99%を海上輸送が占め、国内貨物輸送の約4割(産業基幹物資の6~8割)を海上輸送に依存している。
- 我が国商船隊は、その大部分を国内調達。造船・船用工業は我が国の海運を支えている。

海事クラスターは我が国の国民経済を支える基盤。我が国を**世界有数の海洋立国**たらしめている。



基本政策部会とりまとめ
～海洋立国日本の前進に向けた今後の海事行政の目指す方向2015～

交通政策審議会の下に置かれた海事分科会に基本政策部会を設置し、平成27年7月にとりまとめを公表した。

海事をめぐる内外の大きな状況変化と海事行政の使命

少子高齢化・人口減少 | 国際競争の激化 | 巨大災害の切迫 | パナマ運河拡張やシェール革命に伴う世界の物流の大きな変化
 海洋資源開発市場の急成長 | 訪日外国人観光客の急増 | 東北の復興

人口減少等の制約を克服し、成長をもたらし変化を確実ににつかむ

我が国経済や国民生活を支える基盤となるサービスの機能を引き続き発揮

世界トップクラスの我が国海事クラスターの強化や海事産業自体が成長産業となることを通じて経済再生や地方創生に貢献

海洋立国日本を前進

目指すべき5つの方向と必要な取組

安定的な輸送を確保し、経済や国民生活を支える

- ① 安定的な国際海上輸送の確保
- ② 内航海運・内航フェリーの活性化
- ③ 使いやすい地域公共交通の実現

地域に根差したもので、地方経済を押し上げる

- ④ 優れた船舶の供給を通じた造船業の「稼ぐ力」強化

新市場・新分野の需要をつかみとる

- ⑤ 観光立国の推進
- ⑥ 海洋開発の推進

安全・安心を確保し、運航サービスを高度化する

- ⑦ 安全確保、環境負荷低減、防災・減災、IT技術

支え・理解するひとを広げる

- ⑧ 海運・造船分野での人材の活躍
- ⑨ 海に対する国民の理解と関心の醸成

2. 世界の成長を取り込む
—外航海運、造船、海洋資源開発—

世界の成長産業としての外航海運

現状

- 我が国貿易量の99.6%(重量ベース)は海上輸送
- 世界の海上荷動量は拡大 今後も新興国等の経済成長に伴い増大を続ける見込み

世界の海上荷動量の推移 (百万トン)

年	1989	1994	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
値	4,129	4,934	7,638	8,007	8,363	8,573	8,259	8,931	9,440	9,839	10,175	10,529

日本商船隊の輸送量の推移 (千トン)

年	1988	1995	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
輸出	480,000	550,000	650,000	680,000	700,000	720,000	730,000	740,000	750,000	760,000	770,000	780,000
輸入	150,000	180,000	220,000	230,000	240,000	250,000	260,000	270,000	280,000	290,000	300,000	310,000
三国間輸送の割合	16%	18%	20%	21%	22%	23%	24%	25%	26%	27%	28%	29%

課題

- 日本経済・国民生活を支える安定的な輸送の確保
- 成長する三国間市場での事業の拡大

⇒

- 一定規模の日本船舶・船員の確保
- 輸送ルートでの確保
- 国際競争力の確保

外航日本船舶・日本人船員増大のための施策

- ブラザ合意(1985年)以降の円高の進展及びアメリカ海運法の改正(1984年)による国際競争の激化により、外航日本船舶・日本人船員が著しく減少。
- 我が国を取り巻く海洋をめぐる諸情勢が変化するなか、日本商船隊による安定的な国際輸送の確保を通じた経済安全保障の確立が一層重要。

⇒ 一定規模の外航日本船舶及び外航日本人船員の確保が必要。

トン数標準税制(平成21年度適用開始)

日本商船隊の推移

年	S47	S53	S55	H1	H6	H16	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
外国籍船	2,000	2,500	3,000	3,500	4,000	4,500	5,000	5,500	6,000	6,500	7,000	7,500	8,000	8,500	9,000
日本籍船	1,000	1,500	2,000	2,500	3,000	3,500	4,000	4,500	5,000	5,500	6,000	6,500	7,000	7,500	8,000

我が国経済活動を支える国際海上輸送の安定化を通じて、経済安全保障を確立。

船員教育機関卒業生のスキルアップ教育

- 実務教育と乗船訓練を通じた即戦力となる外航船員の育成。

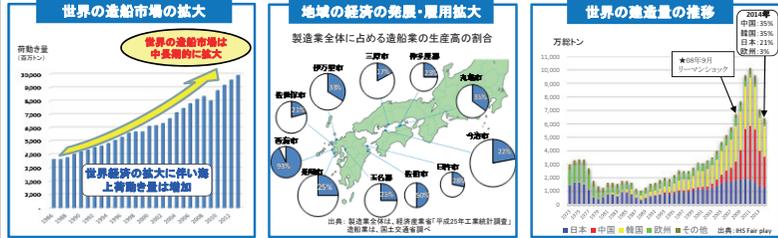
○利益の変動が著しい外航船舶運航事業者にとって、毎年の納税額が予測可能となり、**船舶投資を安定的・計画的に行うことが可能。**

○平成25年度から日本船舶に加えて**準日本船舶も対象に追加**

世界の成長産業 造船業

概要

- 造船業は、国内立地型の輸出産業として、我が国経済を支えるとともに、裾野の広い労働集約型産業として、地域の雇用と経済を支える重要な産業
- 我が国は、中国、韓国に次いで世界第3位の造船国 製品・生産の高い技術力で国際競争力を確保
- 成長する世界の造船市場を取り込み、我が国造船業及び地方経済・雇用の持続的な発展に結びつけるため、技術力の強化、新分野への進出、人材の確保・育成等、競争力の強化に資する施策の推進が重要。



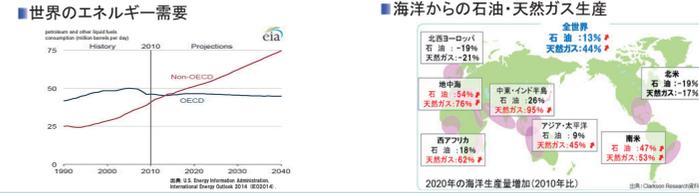
競争力強化のための重点施策

- 省エネ技術等の技術力の強化、企業連携等による受注力強化
- 海洋資源開発分野など新分野への進出、シェールガス等の多様な輸送ニーズに対応した新形式船の開発・普及促進
- 人材の確保・育成
 - ・現場を支える「技能者」や設計開発を担う「技術者」の確保・育成
 - ・足下の増産に対応するための外国人材の活用



海事の強みが活かせる世界の成長産業 海洋開発市場

世界規模での人口増加や途上国の経済発展に伴い、今後も世界のエネルギー需要は拡大。これに伴い、海洋からの石油・天然ガス生産量も今後伸びていく見込み。



海洋開発プロジェクトには様々な船舶が必要で、海運・造船のノウハウを活かせる分野。



海洋資源開発関連産業の育成

○海洋資源開発関連技術の開発支援

我が国海事産業がこれまで培った技術を今後成長が見込まれる海洋資源開発に展開すべく、海洋資源開発関連技術の開発を支援

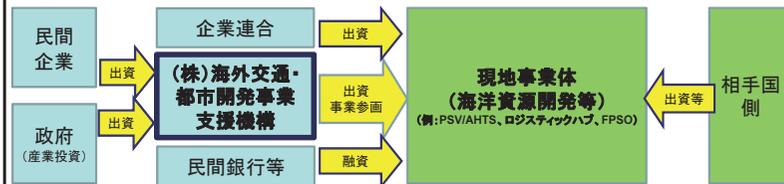


○海洋開発人材育成

海洋開発の基盤となる技術者の育成システムの構築に向けた環境整備を実施



○(株)海外交通・都市開発事業支援機構 (JOIN) の事業スキーム



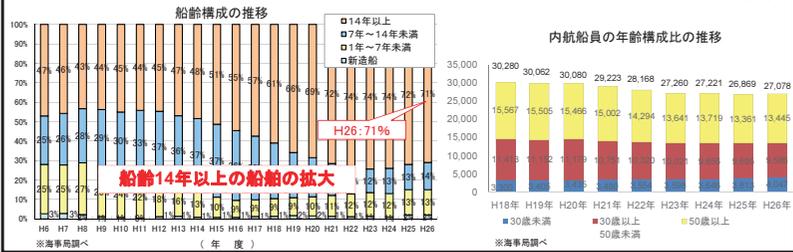
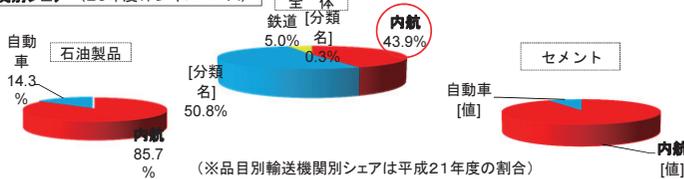
3. 国内輸送の大動脈 一内航海運一

内航海運の現状

現状

- 内航海運は、国内物流の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担う。
- 船舶の老朽化、船員の高齢化が進行。

輸送機関別シェア (25年度:トンキロベース)



4. 地域とともに成長する海事産業 — 沖縄 —

内航海運の活性化に向けて

船舶や船員の高齢化を克服し、内航海運が物流の大動脈として良質な輸送サービスを持続的に提供できるよう、船舶の代替建造の促進、中小事業者の経営基盤の強化、内航船員の確保・育成に関する施策を推進。

【環境性能に優れた船舶の建造と誘導】

- ・鉄道運輸機構の船舶共有建造制度において、船舶建造に必要な低利・長期の資金を供給。
- ・税制支援措置
 - 環境低負荷船に対する特別償却 (高度環境低負荷船:18% 環境低負荷船:16%)
 - 中小企業投資促進税制(特別償却 22.5% 又は 税額控除 7%)
 - 買換特例 (圧縮記憶 譲渡差益の80%)

➡ 省エネ効果が高く、運転効率の良い船舶の投入拡大

【船舶建造を可能とする体質強化に向けた経営基盤の強化】

- ・零細事業者が多い業界構造 ➡ 緩やかなグループ化の促進例:船舶管理会社の活用
- ・船舶管理会社を核とするグループ化・集約化を推進し、
 - ①スケールメリットを活かした管理コストの削減、
 - ②効率的な人材育成等を図る。



【船員供給体制の強化】

- 船員教育機関の定員拡大
 - 海技教育機構の1学年あたりの入学定員を平成26年度に20名、平成27年度に、10名拡大。平成28年度にさらに10名増やし、390名まで拡大する予定。

民間短期養成制度の拡充等による就業ルートの拡大

- 水産高校生等を対象とした内航船の職場を体験するインターンシップの実施
- 一般高校卒業生等船員養成機関を卒業していない者を対象とした短期の船員養成

【船員就業の促進】

- 就職機会の拡大
 - 就職面接会等の開催等
 - 計画的に新人船員を雇用し、育成する事業者を支援するため、助成金を支給

海洋資源の開発

- ・ 日本近海には多くの海洋資源の存在が見込まれており、沖縄近海においても、多数の海底熱水鉱床の存在が確認されている。
- ・ 海底熱水鉱床は、海洋基本計画(平成25年4月閣議決定)において商業化に向けた取組を進めることとされるなど、今後の開発が期待されており、調査・揚鉱に必要な技術開発などが進められている。

沖縄周辺の海底熱水鉱床

久米島沖に国内最大のチムニー群発見

海上保安庁は、平成26年6月、AUV(自立型無人潜水機)により国内最大のチムニー群「ごんどうサイト」を発見。後に、高い資源量が期待される海底熱水鉱床の存在が確認。

AUVによる海底調査

AUVによる海底調査で得られた鮮明な海底地形図

高さ最大20m超のチムニー

海のジバング計画

海洋研究開発機構を中心として、次世代海洋資源調査技術を開発中。海上技術安全研究所は、AUVによる調査をより効率的に行う技術開発を実施。

ROVによる海底探査 調査船の調査機

AUVの調査機 中核の調査機

海底熱水鉱床からの探鉱・揚鉱試験

経済産業省は、平成29年度の世界初となる実海域での海底熱水鉱床の探鉱・揚鉱パイロット試験に向けた技術開発を実施。

探鉱試験機

ライザー管

水中ポンプ

沖縄の主な海底熱水鉱床		
久米島沖「ごんどうサイト」	金(1.7g/t)、銀(326g/t)、銅(13%)等	
伊是名海穴「Hakureiサイト」・「JADEサイト」	金(2.6g/t)、銀(216g/t)、銅(0.33%)等、資源量340万t	
伊平屋北海丘「野甫サイト」	金(3.3g/t)、銀(911g/t)、銅(0.53%)等	

船旅の振興

- 国内旅客航路は、四面を海に囲まれた日本にとって生活の足となり、物流の一翼を担っているが、船で過ごす時間そのものや船上からの景観などもその魅力的な観光資源。
- 国内旅客航路を活用した海洋観光は、地域の活性化はもとよりインバウンドの振興にも大きく寄与することが期待されているが、その資源が有効に活用されていると言い難い状況。

→ 旅客船を活用した旅行商品にはまだまだ大きな需要の発掘の可能性がある。

沖繩においては、ロンリー・プラネットやミシュラングリーンガイドジャポン等に多くの観光資源が掲載されており、外国人の利用増が期待される。

慶良間諸島での取組み(泊～産間味航路)

- 島の生活を体験する修学旅行の取り込み。また近年は、ミシュラングリーンガイドジャポンに掲載され、外国人利用客も増加。



西表島のマングローブ林クルーズ(遊覧船)

- 船上では、船長が様々な動植物等を説明し、乗船客を楽しませている。島の自然を堪能するコースに組み込むことで、効果的な誘客。



<沖繩に寄港する外航クルーズ船>

近年、沖繩に寄港するクルーズ船の寄港回数は増加傾向にあり、今年是对前年比で約52%増が見込まれる。那覇港では物流ターミナルなどの既存インフラストックを有効活用し、寄港増・大型化に対応。



→ 既存のフェリー等も1つの観光資源と捉え、外国人のニーズを捉えた船旅の商品開発を行い、地域の観光資源と組み合わせて自治体による海外プロモーション等で発信していくことで、更なる外国人の利用者増や船旅の魅力の向上につなげる。