

●はじめに

ただいまご紹介をいただきました、国土交通省大臣官房審議官海事局を担当しております後藤靖子でございます。本日はお招きいただきまして、大変ありがとうございますございました。この場でお話させていただくことをとても光栄に思います。

今日私は海事政策の話をさせていただくということになっておりますけれども、今年の海のお話は、やはり3月11日に起こった東北の大震災のこと、特に海が震災の場だったわけですので、そのときに海運、あるいは海がどういう関わりを持ったのかということ無くしては語れない年だと思いますので、今日は主にその話をさせていただきまして、残りの時間で現在海事局が取り組んでおります行政のことを、お話させていただきたいと思います。お手元に資料も用意してございますし、パワーポイントもございますので、両方ご覧いただきながら、お話をさせていただければと思います。それではお願いします。

I. 東日本大震災に対する対応

東日本大震災における海運の取り組み、それから被害の状況、それから復興の状況ということをお話させていただきたいと思いますが、まず最初に震災が起きてから、その後内航海運業界を中心として、どのような取り組みが起きて、そして航路が復興したのかといったようなことを、次のほうでまとめております。これは時系列に入っておりますけれども、それを順番にまずご覧いただきたいと思います。

～フェリーによる自衛隊等の輸送～

これは震災が起きたのが、3月11日でございますけれども、まず最初その日直ちに海運のほうで大きな働きをしてくれたというスタートが、これだったというふうに思います。フェリーによる自衛隊などの輸送ということでございまして、直ちに特に北海道からたくさんの部隊の方を、現場の地に復旧のために送り届けなければいけないということがございましたけれども、太平洋側の港がやられておりましたので、まずは北海道の部隊を大量にフェリーで青森、それから日本海側の秋田を中心に、ピストン輸送で自衛隊の方々をフェリーで運んだということでございます。人員、それから機材も含めて、そこに合計で計332便、車両約11,900台、自衛隊員41,600名という累計がございますけれども、当日の夜からフル回転で、フェリーが運んでくれたということでございます。この日本海側の港、あるいは青森の港に着いてから、陸上を通過して、先ほどお話もございましたリダンダンシーもございましたけれども、開いている港から入って、陸上を通過して、現地に向かったというようなことでございました。大量にものを運べる海運ということの役割を、大きく認識してもらえたのではないかと考えております。

～内航海運による燃料等の輸送～

それからもう1つ大きな役割を果たしたと思っておりますのが、燃料の輸送でございます。震災が起きたときは、東北は寒くて雪も降っておりまして、暖房する油がない。それから燃料がない、ガソリンがないということのを盛んに報道されたのをご記憶にあらうかと思っておりますけれど、その油を運ぶために、内航海運が大変活躍したと思っております。こちらのほうも太平洋側に入ることが最初の時点ではできませんでしたので、日本海側の港を中心に秋田、酒田、それから新潟にタンカーがたくさん入っていただきまして、そこから陸上を通過して、現地に行ったということでございます。JR貨物も途中から燃料輸送に参画してくれましたけれども、やはり大量に輸送できるという海運の役割というのは、大変大きかったのではないかと思いますし、特にしばらくして少しずつ太平洋側の港が、港湾サイドの努力で岸壁が修復されたり、航路が浚渫されたりして、港に船が入れるようになりましてからは、油の燃料も大分現地に行き届くようになりまして、しばらくして燃料不足という課題は解消したのではないかと思います。そういう意味でも大変海運は頑張ってくれたと思っております。

一方で課題としては、やはり船は港に着いても運んでくれるローリーが足りないといったような話でございますとか、あるいは太平洋側の港が開いても、油槽所がやられてしまっているということがございまして、タンカーからホースでつないで輸送しないといけないわけですが、その機材がないということで、そういう細かい施設面で改善しなければいけない部分がたくさんあったということも、今後の課題かと思っております。

～銀河丸と海王丸による被災者支援～

あとこれは少し違う話でございますけれども、船による被災者の支援ということも色んな関係者の皆さまも一緒になってやらせていただきました。まず一番最初に行きましたのが、船員の養成をしております航海訓練所の練習船が二隻、現地の被災者の方を支援するために派遣いたしました。最初が3月20日から22日まで岩手県の宮古港、それから福島県の小名浜港にも入港致しまして、小名浜港の方は被災者の方と共に福島第一原発の方々、現場で対応されている方々がその頃はまだ床に寝ているとか、食べ物もないとか点滴を打ちながら現場で対応されているといったような状況でござい

○航海訓練所練習船による被災者支援



東日本大震災による被災者を支援するため、(独)航海訓練所は銀河丸を岩手県に(3/20-22、宮古港)、海王丸を福島県(3/21-27、小名浜港)に派遣し、炊き出し、入浴等の救援活動を実施。



銀河丸



海王丸

航海訓練所練習船による被災者支援

・銀河丸(3/20～22日、宮古港にて、医療品、軽油、炊き出し、風呂の提供) 216名利用
・海王丸(3/21～27日、小名浜港にて、炊き出し、風呂、宿泊施設の提供) 一般被災者390名、原発関係者180名利用



まして、何とか休息をとってもらわないといけないというような状況もございましたので、そういう方たちの休息の場を提供するということでございました。宮古のほうは現地の病院に医薬品を運んだりといったようなことも致しまして、大変地元の方からは感謝をされたということでございます。このときも痛感致しましたけれども、船というのは都市機能そのものが移動していると私はそのとき思いましたけれども、現地では物もない水もない、燃料もないということですが、船はその全てが整っておりますし、かつ寝るところもお風呂も温かい食べ物もあるということで、船が色んな場所でこういう場を提供できるというのは大きな力であると思いました。

～クルーズ客船「ふじ丸」と「SUPER LINER OGASAWARA」による被災者支援～

一方で、やはり船の限界というのは、港に入れないとどうしようもないということがございまして、この宮古、小名浜も何とか先ほどの話と同様に、航路を浚渫し、岸壁も相当まだ崩れて危ないときだったわけですが、何とかぎりぎり入って、こういう救援活動をするにはできたということでございます。この写真に載っている地元の方たちのこの笑顔が、船で実際に行かれた方達は大変嬉しかったと言われています。あとは民間の方たちも例えばクルーズ客船のふじ丸ですとか、三井造船が保有されておられましたテクノスーパーライナー、こういうものを4月ですとか5月に現地に派遣したわけでございます。

こういうオペレーションをやっております、後半になると徐々に現地の受入れ体制もできてきましたけれども、3月の時点では地元の自治体ももう大混乱の状況でございまして、色んな船会社の方からも船を提供するというお話もございましたし、私どももそれは官邸のオペレーションをする部局に、そういうことを登録してあったわけですが、実際に地元で受け入れる側がとても対応できないという状況がございまして、先ほど航海訓練所の船が派遣した際には、例えば現場に行くと、どういう避難所の方をお呼びするのかとかいうことも、実際に航海訓練所の船が着いた後、訓練所の職員が実際に自分で歩いて避難所を全部回って、「こういう船が来ていますから、ご飯食べに来ませんか、お風呂入りに来ませんか」といったようなアレンジも、全部自分たちで自前ですということをしていたしました。

自治体の方にそういうアレンジをしてもらおうとか、あるいは地元でバスや足を手配して船に運んでもらおうというようなことは全く期待できませんでしたし、とてもそれは無理だったということだと思いますので、航海訓練所の方はガソリンも積んで行きましたし、船で着いたら自分たちでそういう作業を全部やるということが必要だったということだと思います。今後こういうことが二度とないことを願っておりますけれども、もし仮にあった場合には、そういう救援する際には、関係することを全部自前でやるという覚悟でもって行かないと、多分自治体に頼ることは難しいということが、今回の教訓だったというふうに思っております。

～離島航路の復興～

それからこれは被害状況のほうになりますけれども、内航貨物船、それから観光旅客船とも、いずれも被害を受けたわけでございます。旅客船のほうにつきましても、徐々に3月の間に大変地元の方も頑張っていて、復興を遂げたわけでございまして、今のところ、例えば住民の足となっている離島航路については、4航路大きなところがございましたけれども、これは全て一応航路としては回復をしているということでございます。その中には大島汽船というところは、こちらの広島江田島の船をお借りして、これは広島の運輸局も手配をさせていただいておりますけれども、こういう広域での連携で、三陸の足が確保できているということは、海の世界ならではのことでないかなというふうに思いますが、徐々に再開を遂げているということでございます。旅客船のほうも、今日の後ほどのテーマになるのかもしれませんけれども、観光を振興していくという中で、少しまだ苦戦しているところもございまして、徐々にこちらのほうもオープンしておりますので、何とか地元の皆さんの努力を支援するためにも、たくさんの方々が利用して、旅してもらえるようになっていただきたいと思います。

～造船所の状況～

次は造船所の状況でございます。この沿岸の地域、37の造船所がございましたけれども、いずれも壊滅的な打撃を受けております。造船所のみならず、船用機器のメーカーなど色々な整備事業者、電気関係者、言ってみれば、ここもクラスターを構成しているエリアでございますし、今漁業を復興しなければいけないというこ

○東北地方太平洋側造船所の状況



被害状況

- 沿岸部に立地する東北地区(青森、岩手、宮城、福島県)の全37造船所の建屋、クレーン及び船台などの施設が、壊滅的被害。
- 船用機器メーカー、エンジン整備事業者、電気工事事業者等、関連事業者も、多数被災。
- 当該地区造船所の従業員数は、協力工を含め合計2,112人。
- 平成22年の新造船建造高は約582億円、修繕高は約47億円(報告22事業所分合計)。
- 21事業所が既存施設の改修により、概ね半年以内の復旧を目指している。現時点では、その内19事業所が一部事業再開。(平成23年7月5日現在)



船ヤマニシ(石巻市):
全面にわたって地盤沈下。建屋の1階部分が損壊しており、受電設備等は全壊。施設内に建造中のブロックが散乱。



木戸浦造船所(気仙沼市):
船台のレールが曲がり、引揚ができない状況。建屋の1階部分は損壊しており、受電設備等は全壊。左の船は、隣の吉田造船工所から流出。

とが三陸の大きなテーマだと思いますけれども、それにあたって漁船がないと、復興できないと。漁船を修理するところさえないといったようなことは当初の悩みでございまして、それを何とか復興してつなげていかなければいけないというのが、関係者の皆さま、そして私どものテーマの大きな1つでございました。現在のところ、20の事業所が

改修によって概ね半年以内の復旧を目指しておりますし、19の事業所が一部事業を再開しているという状況になっております。

～被災船舶の処理～

それからこちらのほうは被災船舶の隻数ですが、主に漁船が2万隻ほどございまして、これはやはり壊滅的な打撃を受けております。がれきの処理ということが、最初にやらなければいけないということございまして、こちらのほうも船舶の処理をどうやってやったらいいのかという、スキームづくりが必要になりました。こちらのほうは環境省を中心としまして、関係各省と私どものほうと一緒に、マニュアルを作りまして、対応策を検討したわけございまして、この被災船舶の処理にかかる経費につきましては、自治体の処理費用の100%を国が財政支援をするようにといったような手当てをしたところでございます。次は、被災船舶の処理についてでございます。

船舶は登録されてございますので、所有者がそれを見れば判明できるということございまして、まずは所有者が判明できるか、できないかというところで1つの分け方があります。そして所有者が分かった段階で、その所有者の方々が、引き取ってそれを自分で処理する、あるいは回収するという判断をするか、あるいはこれを解体処理するのかという判断をしてもらうということが、1つの流れとしてあったかというふうに思います。大きな船もいくつか被災いたしましたけれど、船体保険に入っている船、例えば先ほどの大島汽船のような船も被災いたしましたけれど、船体保険に入っておりましたので、それについては次の事業にその保険が生かせるということがございましたので、それは所有者の方々の処理にお任せをするというような判断でございました。所有者が判明しないような方、あるいは判明したけれど、解体処理をしたいという方々については、真ん中のラインの解体処理につながるということでございます。

こちらについては、先ほど申し上げたように、処理費用は国が100%補てんをするということでございます。それからここには、船の解体、がれきの処理ということを書いておりますけれども、船以外のがれきの処理のほうも船関係は関係があるというふうに思っております。今地元でがれきの処理がいろいろ進んでおりますが、これを広域で処理しようという動きもございまして、主には地元の焼却施設で処理をするというのが中心の動きでございますけれども、リサイクルポートのネットワークの方々が、地元で分別をして、それを例えば私は山形県で仕事をしておりまして、酒田港の人たちは、被災地から船で分別されたがれきをリサイクルポートに持ってきて、そこでさらに処理をして、それをさらに具体的に言いますと、酒田に持ってきて、その後そこで処理をして、姫川港に持って行って、そのセメント工場で燃料として加工するといったようなルートを作った人たちもございまして、こういう動きは関係の方々が他にも色んな取り組みをなさっております、それを運ぶ場合には、やはり船というのは、やはり活躍をしていくことだと思います。こちらのがれきの処理は色々地元の関係の皆さん方が、ちゃんと処理をしてあるのかどうかということを気になさっておられる部分もございまして、そのへんは気を付けて、基準を満たしてやっていくというような取り組みをされておられます。

～海運・造船に対する様々な復興支援策～

次は船舶関連の税制の支援策でございます。これは当初色々な支援策が税制でもできましたけれど、それは阪神大震災の前例を倣って作ったものが多かったわけですが、船舶関係は阪神大震災にないものを新たに措置していただきました。今回海が場だったということもございますので、船舶の色々な被災船舶の特別償却ですとか、買い替え特例とか、固定資産税の減免といったような措置を講じることができたということでございます。

先ほど申し上げた造船所でございますけれども、復興の中身でございます。まず当面の色々な復旧用の資金とか、資機材の調達については、政策投資金融公庫の低利融資ですとか、債務保証といったような措置を講じるといったようなこと。それからあとは中小企業庁の制度で復興支援補助というのがございますので、新しくできましたので、これに造船を盛り込んでもらうというような取り組みを、中小企業庁に働きかけをしてやったところでございます。こちらのほうは自治体から要請を出してもらったような形になっておりまして、私どもも宮城県庁に依頼に行きましたり致しました。この取り組みで例えばヤマニシですとか、大変頑張っておられる造船所が大変大きな被害を受けておられますけれども、この支援制度の対象にしてもらう。あるいは気仙沼の造船所のグループがこの対象にしてもらうといったような取り組みを当省はしております。ただ金額的にまだ全然足りないということがございますので、そちらのほうは今後のさらに補正ですとか、色々な制度をさらに講じていかなければいけないというふうに思っておりますし、金融機関の皆さんも何とか地域の地場産業の復興をしないといけないということで、検討していただいているということでございます。

それからこういう金融的な支援も他に、やはり造船所の場合は、目の前の岸壁がやられていて、これが妨げになっているとか、あるいは航路の海中にもがれきが積み上がっていて、これをどけないことには、造船所の機能が果たせないといったようなこともございます。大体造船所の岸壁は自分の私有の岸壁になるわけで、ちょっとテクニカルな話になりますが、私有の岸壁になりますけれども、これを公共の扱いに準じた形にして、それで公共の予算が投入できるような手当ても港湾局の担当部署と検討をして、何とかそれが実現できるようになるのではないかと考えております。こういう色んな環境整備も、大切な仕事ではないかと考えております。日本の造船業、ぜひ頑張ってもらいたいと思いますので、色々な方々のご支援を今後ともよろしくお願いしたいと思っております。

この他には、例えば日本財団が漁船の修復のために約1千隻修理、当初修理する造船所もありませんでしたので、1千隻修理するための手当てを行ったりですとか、あとは三陸で水産業を復興させるために、生き残った漁船が魚を運んで港に入ってくるわけですが、冷蔵庫がないとか、冷凍する施設がないといったようなことがございまして、これも海運の場で使われておりますリーファーコンテナを使え

ないかという話もございまして、これも大手の外航船社、日本郵船さんとか、色々な方々のご協力をいただいて、現地の方にリーファーコンテナを寄付する、あるいは急速冷凍するような施設を、海運会社だけではなくて、色々な商社の皆さんや色々な方々の資金的なご支援をいただきながら、急速冷凍の施設を整備するといったようなことで、何とか三陸の地の漁業、あるいは水産業が回って行くというような形をやっていかないといけないということで取り組んでいるところでございます。

～被災船員に対する支援策～

次は被災船員に対する支援状況でございます。こちらも国土交通省のさっきの運輸局の事務所が、これも被災をしておりましたけれども、ハローワーク的な機能を果たしておりますので、何とか早く立ち直るよとということ、例えば倉庫で生き残ったところを、事務所として借りて復旧をして、そこで職業紹介をしたり、色々な手続きを行ったということがございます。それからその他色々な措置としては、お手元に多分配られている日本海事センターの資料の中で、どういう震災の際に対応をとったのかというのが入っていると思っておりますが、様々な規制緩和も行いました。3月11日に震災が起きましたけれども、その数日後には色々な諸手続きの延期ですとか、申請書類はもう要りませんとか、昔は住所確認のために住民票を持ってきて下さいと言っていたのが、もうそんなものは要りませんとか、船舶検査が必要なものも、それも要りませんとか、もう色々な規制緩和を致しましたが、かなり早い段階で、私どもの海事局はそれが震災の直後に対応致しましたので、できたのではないかと思います。この瀬戸内海で働いている船員さんの中にも、この三陸の方々が大分いらっしゃったわけでございまして、そのために必要な規制緩和等についても、ご要望いただけましたものは対応できたのではないかと考えております。

～原発事故の風評被害への対応～

あとは原発の関係でございます。これは風評被害、観光の方も大変大きな被害があるということ、先ほど荒井中国運輸局長のほうからご紹介がございましたけれども、海運のほうもまず外航船が東京に来なくなると、横浜を抜港するといったようなこともございましたし、日本の外航船が海外に行ったときに入港を拒否されたといったような事例も発生いたしました。これに対しましては、やはりきちんとした正確な情報提供をしていくということが、まず必要不可欠だということがございましたので、国土交通省のホームページに英語、それから観光庁は数カ国語でやっておりますけれども、英語のホームページで毎日毎日の放射線量の公表されているものを公表するといったようなこと、あるいは在日の大使館に毎日レクチャーに行くとか、あるいは在日の商工会議所の方々に毎日レクチャーに行くといったようなことで、その日の状況を的確に説明するということをいたしました。

当初は放射能の状況を測っているのは陸上だけだったわけですが、やはり海

上のほうも測っていく必要があるということで、関係の部局、文部科学省ですとか、東電にお願いしまして、海上にもモニタリングポストを作ってもらいまして、海上の放射線量も把握するというので、海上も安全に航行できるというような情報発信もしたところがございます。それから先ほどの前のページのところは、入港拒否されたようなことがございましたので、放射線量を測るような仕組みを作りまして、そのような措置を講じていたと、証明を国が行ったといったようなことも致しました。このような取り組みを行ったということでございます。現在もまだまだ進行中の部分がたくさんございまして、長丁場になる部分もあろうかと思っておりますけれども、何とか復興を遂げるように、私ども海の分野でも頑張らないといけないと思っております。

～海事産業の重要性の再認識と今後の防災対策～

この震災を受けて、海の役割はどうだったかということにつきましてですが、最初の冒頭のご挨拶にもありましたけれども、1つは海の重要性というのは、この震災の中でも役割は再認識していただけたのではないかなと思っております。一番最初の色々な自衛隊の方々、機材、それから燃料油といったような輸送に大きな役割を果たしましたし、特に大量にものを運ぶというものに対しては、大変活躍することができたのではないかなと思っております。またリダンダンシーということで、補完し合うということ。日本海側の港に船が入って、それを太平洋側に運ぶという、広域で輸送を考えるという視点も、今回再認識されたのではないかなと思っておりますし、船が都市機能そのものを持っているということが、改めて再認識できたのではないかなと思っております。

一方で海だけでは機能しないというのも、1つ今回気付いた、当たり前のことではあるんですが、気付いた部分だと思っております。特に港が岸壁がやられてしまいますと船は入りませんし、航路にがれきが入ると、これも浚渫をしないと入れない。色々な港で、支援する機器がないと入れないというようなこともございましたし、港に船が着いてもそこから運ぶトラックですとか、色々なものがないと物が運べないというようなことでありますし、小回りが船はちょっと効きにくいというのが、船の場合はございまして、当初色々な緊急物資、食糧ですとか色々なものは、やはりトラックが運んだわけでもございまして、船はやっぱり得意分野、不得意分野あるんだと思っておりますけれども、うまく港の機能ですとか、あるいはリダンダンシーといったような視点を考えて行くということを考えますと、日頃から地域の方々と一緒に、地域から見た視点で、海運を整理しておくという必要があるのではないかなと思っております。個別のモード毎には、多分自治体と例えばトラック協会と日本内航海運組合総連合会というのが防災協定のような形で結ばれているかと思っておりますけれども、これを横断的な防災協定という形で、地域を広く見た整理が今後必要になるのではないかなと考えております。震災の話は、現在の状況は以上でございます。

II. 現在の海事政策の取り組み

時間の関係もありますので、内航海運と造船に絞ってお話しさせていただきます。

(1) 内航海運に係る政策

現在の海運の施策をご紹介したいと思います。内航海運は、国内の物流の3分の1を担っているということで、これは既に皆さま方ご案内の通りでございますけれど、構造的にはいわゆる一杯船主という方が大変多い業界で、99.5%が中小企業といったような、そういう状況がございますので、この業界の体質をもっと強くしていくということが、必要ではないかということでございまして、内航海運の代替建造促進委員会というのを、この春まで行っておりました。内航海運は、そういう意味では輸送量で日本の産業を支える大変重要な分野であるということは、今後も変わらないと思いますし、また環境面という意味から言いましても、陸上の分野に比べても、CO2排出量が少ないわけがございますので、環境対応型の輸送サービスだということが言えると思います。一方で抱える課題としては、今後は人口が減少いたしますので、産業基礎物資としての輸送量は低迷するのではないかとということが、予測としてなされております。また船舶も老朽化が進んでいるといったようなことがございますので、この辺の課題をどう解決していくのかということがテーマでございまして、ここに挙げてございますのは、4つの視点で色んな取り組みを進めていこうと考えております。

～グループ化の取り組み～

1つは競争力の強化ということでございまして、何といたっても小さい船会社、一杯船主が多数を占めているということがございますので、この零細さを克服していく必要があるということがあると思います。そのためにグループ化を促進する必要があるということだと思っておりますので、これにつきましては、今後の予算要求がどうなるのかというのが、まだちょっと見えておりませんので、ご紹介できない部分もございませけれども、グループ化を進めるための色々な支援措置、例えば船員さんのグループ化を促進した場合に、何か支援措置ができないかとか、あるいは共有建造した場合に何かできないかといったようなことを検討しているということもございませし、船舶管理という事業に関して、何かもうちょっと高度化できるような仕組みはできないかといったようなことも検討しているということもございませ。

～内航貨物船のモデル船型開発～

それから内航船のイノベーションの推進に向けた取り組み、環境対応ですとか、あるいは代替建造を促進するために、海外に日本の船を売船して、その後日本で新しい船を造っていくといったような取り組みも進んでございまして、今例えばインド

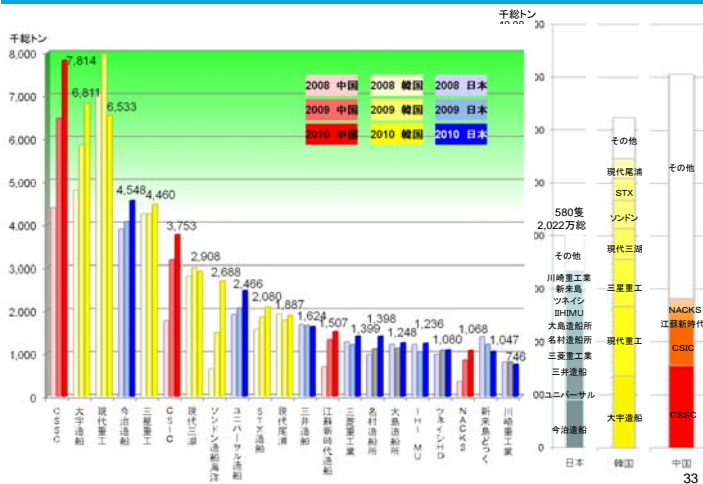
ネシアですとか、内航海運をこれから発展させていこうとしている国がございますので、そういうところに日本の船を売船して、日本の船をもっとイノベーションを進めていくといったような取り組みを行っているところでございます。暫定措置事業については、これは今検討をなされているというところでございます。

これはグループ化の概念図です。これはイノベーションということで、内航貨物船のモデル船型を国と船舶整備支援機構で共有建造の仕組みの中で新しいモデルタイプを作っておりますので、こういうものがもっと広がっていくと、よりイノベーションが進むのではないかとということをご期待しております。

(2)造船に係る政策

それから造船業についても特に西日本は造船業の、これもクラスターを形成しているところでございまして、釈迦に説法になるかと思えます。これは造船業の建造量ランキングでございます。ご覧いただくと、若干見にくいんですけども、一番左側の赤が中国ですね。それから黄色が韓国、そして青が日本ということでございます。中国、韓国が伸びておりますし、かつ特徴的なのは、建造量が大きなところ

○造船所別建造量ランキング(2010年竣工実績ベース) 国土交通省



が多いということでございます。日本の造船業は大変優れた技術力を持っているというふうに思いますけれども、まだまだ規模が小さいということが、1つの視点としてあろうかと思えます。これはやはり競争に勝ち抜くために、やはり少し業界再編を促進していくということも、テーマの1つとしてはあるのではないかと考えております。

～造船力の強化に向けて～

これは造船業の世界の状況でございますけれども、残念ながら日本は中国、韓国に次いで現在3位ということでございますし、造船業の建造量は大量の発注状況にあるわけですが、今後需要が低迷し、大幅な需給ギャップが多分発生するおそれがあるため、抜本的な対応が必要であろうということで、これも国土交通省の中で検討会を設けて検討しているところでございます。その中でテーマとして上がっておりますのが、国際競争の強化ということで、業界再編の促進、それから新市場、新需要分野への展開、受注力の強化ということが挙げられております。少しその中身をご説明しますと、こちらのほうは改正産活法ということでございます。こ

これは業界再編を促進するための法律でございますけれども、造船業もこれの指定を受けております。業界再編いたしますと、色々な支援措置、税制上ですとか、様々な支援措置が講じられますし、合併等の際にも公正取引委員会との協議ということで、公取を巻き込んだ形で色々な措置が講じられるようなことになっておりますので、こういうものも活用できるような仕組みを講じたところであります。

～新市場・新事業への展開～

次は新しい分野の進出ということでございます。特に大型案件を官民一体となって、取り込もうということで、これは外交ルートを通じて、私ども色々な外国の海運当局の方々と話をさせていただいて、例えばの例でございますけれども、トルコの商船隊整備といったような動きもございますし、インドネシアの洋上石炭出荷貯蔵基地といったような動きもございますので、こういうような色々な諸外国の大型案件を取り組んでいくような努力を官民の皆さん一緒になって取り組んでいきたいと考えております。

また新需要分野ということで、今まであまり日本がやっていなかった大型クルーズ船ですとか、海洋資源開発と言ったような分野へも進出したいということがございまして、特に国際協力銀行の輸出金融が法律を改正してもらいまして、本年の7月から先進国への輸出についても輸出金融が可能になりましたので、こういうものも活用していただきながら、売り込みをしていきたいと考えております。

～受注力の強化策～

最後に受注力強化ということでありますけれども、これは例えば欧州でヨーロッパの船主さんが、ヨーロッパでファイナンスを自分でして、そして船を造るといったような動きが従来でございましたけれど、今はリーマンショック後、欧州のファイナンスの力が弱まっているという情報もございますので、日本でいろんなファンドの方々と一緒になって、受注力を高めて行くといったようなことを取り組んでいきたいと考えております。ちょっと駆け足になりましたけれども、こういうような取り組みを皆さん方と一緒にしたいと考えております。

●おわりに

～海に親しみがもてる取り組みを～

最後にひと言だけ、本日お手元の資料で日本海事センターの資料の中で「海に関する国民意識調査」の結果というのが入っております。これをご覧いただくと分かりますけれども、「海が好き」という人が初めて7割を下回ったというデータがございます。これは私ども海に関わる人間としては大変しつかり受け止めないといけないことだと思います。特に海運の認知度を上げるための色々な取り組みを、もっともっとやっていかないといけないと考えております。小さい頃から海に親しめ

るこの瀬戸内のエリアは、多分そういう環境にあると思いますけれども、その他の地域では海のことを知るチャンスがあまりないというふうに考えます。こういう方々に、もっと海のことを知ってもらうための取り組みが必要だというふうに考えております。

私どもは、先ほどの航海訓練所の練習船を今までは年に数回オープンにしておりましたけれど、今年からは特に大消費地の東京で寄港している際には、港に着いている間は、全部申し出があれば公開しますという取り組みをすることをスタート致しました。そして色々な学校の社会科の先生方の全国のネットワークがございまして、色々な研究会をされております。そういう方々の先生方に会いに行きまして、「ぜひ船の現地を見に来て下さい。子どもも連れて来て下さい。その前に先生方も見に来て下さい」ということを個別に先生方に頼みに行きまして、そういう機会が今までなかったもので、興味深いといったようなお言葉もいただいております、こういう足を運んでいただいた方々は、きっとこれから強いファンになって下さるのではないかと考えておりますので、まずは海に親しんでもらえる、船を知ってもらう、そういうチャンスを作っていきたいと考えております。

これは航海訓練所の船だけではなくて、色々なその他の旅客船ですとか、内航船とか、外航船とか色々な場面があると思いますので、ぜひ関係の皆さま方も日頃のビジネスで船を使われる合間に、あるいはその他の場で是非色々なアプローチをしていただければと思っております。日本の船の世界がもっともっと楽しくなることを心から期待申しあげまして、大変雑駁でございますけれども、時間になりましたので、私のお話とさせていただきます。本日はありがとうございました。