

【大黒】 ご紹介いただきました大黒でございます。松尾会長をはじめ日本海事センターにおいては、こういう機会を設けていただきまして、大変ありがとうございます。本日は、まさに福岡は山笠集団山見せ、もうすぐ会場の近くにやってくるのではないかと思います。そういうとき、まさに福岡が一番勢いがある日ではないかと思えます。この福岡の勢いは、アジアに近いということが大きな要素ですが、アジアとの関係というのは非常に重要であるわけでありまして、海事関係産業、まさに海運であるとか、造船であるとか、船用工業であるとか、そういった分野についても、この成長アジアとの関連でどういう政策をとっていくか、あるいはアジアを視野に入れつつ、世界の中でどう戦略をとっていくかということが、重要になるのではないかと考えております。

そういう中にありまして、我が国の成長戦略というものを長期的にどういうふうに、かつまた迅速に進めていくかということが、国土交通省として、新しい政権交代の下で議論がされてきたところでございます。具体的には、去年の10月26日に国土交通省成長戦略会議が設けられまして、この5月17日に第13回で取り纏められたところでございます。

この成長戦略の問題意識でありますけれども、やはり我が国を取り巻く状況として、人口が2004年をピークに減少に転じるということがあります。それから急速に少子化が進み、高齢化が進んでいくというような状況があります。それから政府においては、GNPの1.86倍という長期債務というものがあるわけで、そうした3つの大きな不安というものを払拭しながら、どうやって我が国の成長戦略を進めていくかということが、課題であるということでございます。

その成長戦略での検討課題ということでは、1つは先ほどお話がございましたけれども、海洋基本法が制定され、EEZ（排他的経済水域）では世界6位の面積を持つ我が国であるわけですが、産業

的にもやはり海を通して発展してきた部分があります。海洋国家としての強みというものを持っているところではありますが、第一番目に海洋国家日本の復権、それから2つ目は先ほど福本局長からお話がありましたけれども、観光立国の推進、特にアジアからのお客様をどうやって引きつけていくかということ。それから3番目が航空政策の分野でありまして、その観光立国と非常に密接不可分ではありますが、航空政策—オープンスカイをどう進めていくか。それから4つ目が、今官民一体となって、新幹線をはじめ海外に売り込むということが行われておりますけれども、どちらかというところ、国内に留まりがちな建設運輸産業について、さらなる国際化ということや打って出て行くということ。それから住民の基本的な生活を営む上での住宅、都市を改革していくということ。この5つの分野を検討課題として、この成長戦略会議の中で取り上げたところでございます。

委員は有識者12名からなっておりますけれども、座長は武田薬品工業の社長をされております長谷川さんが務められ、この5つの分野につきまして、各委員が分担して分科会を設けて検討してきたというのが、その経過でございます。開催はそこに書いてございますように、当初はいろんな課題意識を精査するという意味から、各界からのヒアリングをまずやるということをやりました。それから委員からのそうした課題についての問題提起、政策提言というものをやっていた。それを基に重点項目とか素案ということで、対外的に公表し、ご意見をいただきながら、この5月17日に成長戦略をまとめたということでございます。

まず、成長戦略の必要性和狙いということでございますが、先ほどございましたような将来の憂いのない安心とした国民生活のため、日本の経済成長が必要不可欠との認識から、攻めの姿勢と強い意志を持った実現性のある戦略を構築するというのが基本でありますけれども、2つ目の柱は中国を始めとするアジア諸国の活力を日本経

済に取り込んで、それを成長のポテンシャルとして政策提言をするということがございます。それから3つ目として、ICT技術や出来る限り民間の知恵や資金の活用により、そうしたパイの拡大を図るというふうなことが入ってございます。こうした狙いの下で、従来の政策のメカニズムとやはり違うような横軸ということで、変革するためのドライバーといいますか、基本的な考え方というものを5つ挙げてございます。1つ目は、公共投資等に見られる費用対効果に応じた「選択と集中」というような、集中投資という考え方。

それから2つ目が、PPP (Public Private Partnership)等の民間の知恵と資金を積極的に導入し、民間を活用するという点。3つ目が、そうしたことで成長を進めていくための環境づくりということで、大胆な規制改革を図るということ。それから4つ目も重要な横串ではありますが、そういった成長戦略のために必要な人材の育成を図るという点。それから5つ目として、その実行の在り方として行程表を明確にして、PDCA (Plan-Do-Check-Act)の確立と政治のリーダーシップというものを図るという点でございます。

5つの分野を分野別で見ると、例えば、観光分野については、訪日外国人 3,000 万人を目指して海外プロモーションを図るというようなこと、それから休暇等の改革についても議論されたところでございます。航空分野につきましては、オープンスカイということで、徹底したオープンスカイ政策の下で、首都圏空港の整備であるとか、あるいは全国の空港経営の一体的経営といった効率化であるとか、あるいは関西地区の空港システムの改革であるとかの内容を含んでおります。住宅都市分野では、国際拠点地区であるとか、あるいは従来の住宅というのがどちらかというとフロー的な建設という部分を住宅ストックという点から、そのストックとしての再生というものに重点を置くということが内容です。

それぞれの分野につきまして、やはり関連性があるわけござい

まして、観光分野と航空分野、海外からの人流を増やすという面では、結びつきがあるわけでございます。特に先ほどお話がありましたように、観光分野と海洋分野では、全体の会議と分科会の関係があるわけですが、全体の成長戦略の会議の中で、やはりクルーズというのが議論になりまして、どちらかというとな観光分野のテーマとしながらも、報告書の中では海洋分野の中に書かれるということもございました。

その中で海洋立国日本の復権に向けてということで、海洋分野の報告があるわけですが、その概要はこのページでございまして、1つは港湾力の発揮、2つ目が海運力の発揮、3つ目が造船の強化並びに海洋分野への展開ということで、港湾、海運、造船といったこの海事クラスターというものについて、その力を日本の成長のために発揮をするということです。

港湾力の発揮について、後ほどご説明をしますが、1つは先ほどの横軸での基本的な考え方にもありましたけれど、これからのハードの整備については、「選択と集中」に基づいて整備をしていこう。それからそれに伴うアジア主要国と遜色のないコストやサービスの実現を図っていくというのが、1番目の項目でございます。

2つ目でありますが、国際コンテナ戦略港湾、それからバルクの戦略港湾についても、議論が行われているわけでありますが、その貨物集約、「選択と集中」に伴う総合対策として、先ほどの横軸でもございましたが、港湾経営においても、なるべく民間の視点による戦略的経営というものを実現していく。それから集中に伴い、フィーダー網の抜本的強化に取り組む。これは海運分野では内航が絡むわけでありまして、実は内航の部分は、この港湾力の発揮の部分に位置付けられているというところがございます。それから3つ目として、先ほどクルージングのお話がありましたけれど、外国籍クルーズ船の寄港が増えていますが、そういうものを増進するという意

味で、クルージングに対応した港湾空間の形成というのが、港湾力の発揮の中に書いてございます。

海運力の発揮は、日本籍船だけではなく、日本商船隊の国際競争力の強化というものを図っていく、特に海運会社は本社の所在地の国の税制が適応されるというのがこの世界の常識でありますけれど、そういった中でいかに国際競争力の条件の均衡化を図ることができるかということの問題意識として持たれるわけです。

それから船舶設備や船員資格手続きの見直し、これは先ほどの規制改革の分野になろうかと思えます。それから人材育成としての船員育成。これは単に日本人の船員だけではなく、日本商船隊に乗る船員についても考えていこうということが入ってございます。

造船力の強化及び海洋分野の展開ということでございますが、造船力は、これも国際商品として、激しい競争が実はこのアジアの地区で行われておるわけでありましてけれども、そういう中でやはり日本が先んじて技術開発をし、それを元に国際ルールの策定をし、そういった国際ルールの下での競争力の強化を図っていこうというようなことがございます。それから海洋基本法との関係で、EEZの開発においても、造船技術というものが非常に重要な位置を占めているということでございます。こういった内容が1つの結論であるわけですが、その過程についていくつかの議論をご紹介をいたしたいと思えます。

1つは海洋立国日本の復権という中で、やはり海運、港湾、造船といったものが、どういう重要性を持っているかということで、将来そういったものについて目指すべき姿というものを描いて、それを元に成長戦略を構築していこうということでございます。現状において日本の貿易量の99.7%が、港や港を通じた海上輸送ということでございます。金額面では航空輸送が大きい部分を占めるわけですが、物量的な点でとらえますと、13億トンのうち航空は

0.3%しかないということで、99.7%は海上輸送でございます。特に、ここで日本の海運ということで、貿易量ということで考えますと、実は13億トンのうち、非コンテナ分が88.4%、コンテナ分は11.3%を占めているということで、実はバルク輸送等の分野のシェアというのが大きな要素です。海運会社にとっても、その物量という点から船舶を整備するわけでありますので、非常にこの分野が大きいということがあろうかと思えます。右側はそうした専用輸送、バルクの分野についての外航海運の状況を示しているわけでありますけれども、日本の主要製造業は我が国商船隊との関係を密に成長をしてきたという実態がございます。

鉄鉱石、原料炭、それからLNG、タンカーに至っても、長期的な安定輸送というものを海運会社と契約をし、その下で運んできているわけで、日本の製造産業について、下支えをするということが、海運の大きな役割であったわけであります。特に日本の主要産業である自動車についての、自動車専用船については、今や正に世界一を誇っているというのが日本海運の状況であるわけであります。そういった意味で、海運、港湾、造船、これらを全部とらえて、海洋インフラというふうな、3行目のところにありますが、と捉えて、これの効率化、サービス化を向上することによって、海洋国家の日本の復権を図り、そのことによって我が国の経済というものを支え、経済成長に大きなプラスの要素をもたらすということを目指しているということでもあります。こうした海洋インフラの国際競争力の向上によって、海洋国家日本が持つ潜在的なメリット、強さを生かして、これを伸ばしていくというのが、成長戦略にとっては大きいということになるわけであります。

個別的に現状の課題というものを述べた資料が、4つほど続きます。1つは我が国の港湾サービスの国際競争力の低下ということになっていますが、コンテナ輸送の状況でございます。これは全世界

の T E U (Twenty-foot Equivalent Unit) という 20 フィートコンテナを 1 単位とすることで、この数値を表しておりますが、全世界でとらえますと、1998 年に 1 億 7 千万 T E U であったコンテナ輸送は、2008 年には 5 億 239 万 T E U ということで 3 倍に伸びている状況がございます。特にその内訳を見ますと、一番この棒グラフの下がアジアの港湾の取扱高でありますけれども、アジアの部分が同じ時期に 3.6 倍に伸びているというような実態がございます。日本でとらえますと、1998 年 1,052 万 T E U が、2008 年 1,879 万 T E U ということで、このアジアの成長の中で 1.8 倍しか伸びていないというようなところがあります。単にコンテナの貨物というものが、製造業の転換の中で相対的に比率として少なくなっているというのは、日本の特徴として言えるわけでありますけれども、アジアの港湾が発展をし、その中で日本の荷物がそうしたアジアの港湾を利用して中継されて運ばれているという実態も反映しているわけであります。

2 つ目が、外航海運の姿でございます。先ほど 3 倍に増えたコンテナ輸送ということを申し上げましたが、下の欄にございますのが、会社別で見たシェアでございます。こうしたコンテナ輸送の増加の中で、実は海運会社単位で見ると、デンマークのマースク、スイスの M S C (Mediterranean Shipping Co.) であるとか、フランスの C M A - C G M といった欧州船社のシェアが高く、15.6 から 34.8% ということで、コンテナの世界で寡占化が進んでいるというような状況がございます。先ほどのアジアの成長という中においても、こうした欧州船社のシェアが増えているというような状況がございます。

専用バルクに、あるいは、自動車専用船については、日本が強いわけではありますが、そのバルクとコンテナを併せたシェアというのが、上の図でございます。平成元年には実は全世界で 15.5% を占めていたわけではありますが、平成 20 年にはこれが 11.3%、我

が国商船隊のシェアで見ると、低下を示しているというところがございませう。全世界のグローバルな海上荷物量は、アジアの成長に支えられ、順調に伸びているわけでありませうけれども、シェアという点で我が国商船隊を見ると、それを取り込み損ねている部分があるのかなという状況があるわけでありませう。

そういった状況の中で海運を支える船員、あるいは日本籍船という点で見た図がこの図であります。かなり遡るわけでありませうが、昭和 47 年には日本籍船は 1,580 隻、外航船としてあったわけでありませうが、それがそういう国際競争の中で、コスト低減を図るという必要性もあったわけでありませうけれども、日本籍船は 107 隻という状況になっております。これに伴いまして、外航日本人船員についても、5 万 7 千人から平成 21 年では 2,384 人になっているというところがあるわけでありませう。日本商船隊を棒グラフで見えていきましたと、実はこの間も日本商船隊の船の数というものは減っていない。

全体としては、平成 21 年でも 2,500 隻を保っているわけでありませうして、この日本籍船が減る、あるいは日本人船員が減るという中で、実は日本商船隊の船員は 5 万人近くおりまして、うちアジアの外国の船員が 4 万 8 千人、うちフィリピンが 3 万 5 千人ということで、70%はフィリピンの船員に日本商船隊が支えられているというような状況があるかと思ひます。日本商船隊の成長戦略の中では、安全保障等、あるいはその安全な運航というものを支えるノウハウの維持という点から、日本人船員も増やさないといかんわけでありませうが、それでも世界的なシェアではこういった外国人船員の確保といったことが、戦略的に重要になってくるというような面がございませう。

次に造船業でございませう。九州は日本の造船の 3 分の 1 を占めているというのをよく言うわけでありませうが、後ほど「造船アイランド」という言葉が出てこようかと思ひますが、そういう中で日本の造船というものは、2000 年になるまでは世界一のシェアを占めてき



たところであります。このグラフでは、ブルーの点線の部分が日本でありますけれども、2000年まではシェアの一番を占めてきたところですが、産業近代化遺産群の中で近代造船の発祥地長崎は重要な位置にありますが、そこを核として、日本に造船業が根付き、近年のアジアの経済発展とともに韓国や中国の造船業が、急激に拡大しているということが現状でございます。2009年では日本は韓国、中国に次いで3位という地位でございますけれども、韓国は世界全体の38%、中国は28%を占める状況にあり、全世界の商船ということをとらえると、アジアで90%近くを占める造船業は、このアジアの地区で花開いているという状況がございます。しかしながら国際競争という面では非常に厳しい国際競争にさらされており、こういう中で海事インフラとしての造船業というものを、どうやって成長させていくかということが、これから成長戦略として必要になってくるわけでございます。

先ほどの成長戦略の政策の方向性として、横軸のドライバーというのがございますけれども、海事分野においても、基本的スタンスとして、政府の役割としてインフラ整備とルール形成ということに重点を置いて、なるべく民間の活力、自由な競争環境の中での民間の努力というものを成長戦略で位置づけるということを考え方の1つとしております。政策の方向性としてのポイントとしては、先ほどもうご紹介したところではありますが、海洋インフラ、港湾については、「選択と集中」、あるいは民間のガバナンスを積極的に導入するといった点、それから規制改革等に伴う環境整備、そういったものを図っていこうということを挙げてございます。それからもう1つのポイントとしては、国際ルールの形成という点から、例えば造船業における環境対策、これはIMO (International Maritime Organization=国際海事機関)を中心として議論がされているわけですが、そこに日本の意見の反映やリーダーシップの発揮をし

ていくということが1つ。その他海運の分野においても国際市場の一般的競争条件というものを日本においても標準として導入していくというようなことも、この中に入っているわけであります。

再び港湾力の発揮といった点でございます。今この成長戦略に基づきまして、1つは港湾については国際コンテナ戦略港湾検討委員会、それからバルクについては国際バルク戦略港湾委員会の2つの委員会を作って、検討しておるところでございますが、コンテナにつきましては、アジアが成長する中において、コンテナ船の大型化が進んできているというような状況がございます。左側の下のグラフにございますように、従来14メートル岸壁があり、さらに15メートル、16メートルを大水深岸壁とこうやってきたわけですけれども、パナマ運河の改良等もとらえると、これからは18メートルの岸壁が必要であるというような時代になってきております。この日本の港湾において、18メートル岸壁を作るときに、やはり「選択と集中」という国際港湾間の競争力を意識しながら、その整備を進めて行く必要があるという点があるわけであります。その意味で国際コンテナ戦略港湾を、「選択と集中」の観点から選定するという作業をこの委員会で進めているところでございますが、この8月の検討委員会でその選定を行うということで作業を進められているところでございます。

それからバルクにつきましても、同様に、パナマックスからポストパナマックスという状況の中で、輸送船の大型化が図られ、国際バルク戦略港湾ということで、今年の本末までに穀物、鉄鉱石、石炭といった3つの分野について、国際バルク戦略港湾を選定していこうということを作業として進めているところでございます。併せまして、国際コンテナの分野では先ほど申し述べました総合対策ということで、民間の視点による港湾の一元的経営であるとか、外貿、内貿の一体的なターミナル整備、あるいは内航、フィーダー、他鉄

道、道路といったところのフィーダー網の整備というものを対策として進めていくということを成長戦略の中に掲げております。国際バルクにつきましては、従来製造業でそれぞれの製造企業中心としての港湾という考え方もありましたけれど、新しいビジネスモデルとして、複数企業の港湾の共用化であるとか、あるいはバルク船についての複数寄港であるとか、あるいはバルクについてもフィーダー輸送を整備するとか、そういったものを戦略の中で考えていこうということで掲げておるところでございます。

2つ目の港湾力の発揮の中で、特に先ほどお話がありましたので、旅客について述べてみたいと思います。港湾力の発揮ということで、ここで旅客船が取り上げられておりますけれども、全体の議論では観光分野の中でも大きく議論されて、その戦略ということで、この港湾力の発揮の中に書かれたものでございます。世界のクルーズ人口の推移というのが出ておりますけれど、1990年に462万であった世界のクルーズ人口は、今や1,977万人ということで、急激に増えております。アメリカは1つの国でもう1,350万人になっているというような状況でございます。実は、日本は外航クルーズと内航クルーズを併せて、2008年で19万人にとどまっているというような状況でございます。

世界の中ではクルーズ観光というのが、非常に大きな拡大を見ているという状況があるわけでございます。先ほどお話がありましたけれども、2009年の外国籍クルーズ船の日本の寄港について、聞き取り調査を行っておりますが、大体2009年で外国籍クルーズ船が299隻日本の港に寄港しております。第1位が博多港でありまして、45隻。それから第2位が那覇港でございます、42隻です。その他に4位長崎港24隻、5位鹿児島港21隻ということで、九州に299隻のうちの90隻が寄港しており、それから沖縄は、石垣港を入れて94隻が寄港している。まさにアジアに近い九州、沖縄地区において、

外国籍クルーズ船の3分の2が寄港しているというような状況にございます。世界的なこのクルーズ人口の増大の中で、日本は今のところ、ラグジュアリー的な市場しか開拓されていませんけれど、アジアの急激な経済成長も念頭に置くと、このアジアクルーズといった面の拡大が急激に進んでくるというような状況が考えられるというところがございます。そうした中において、港湾においてもこうしたクルーズ船というものを意識した旅客利用と貨物利用の地区の分離であるとか、C I Q (Customs, Immigration and Quarantine) 手続きの迅速化であるとか、そういったものを進めていく必要があるということで、この成長戦略に掲げられているところです。

次に海運力の発揮という点でございます。この点は先ほども述べたところでございますが、日本の商船隊 2,535 隻の内訳を見てみますと、日本籍船が 107 隻、それから日本船社が海外子会社名義にしている仕組船等が 752 隻。それから四国等を中心とした国内船主が所有する外国籍船が 795 隻。それから単純な外国籍船の傭船が 881 隻ということが、この内訳になるわけでございます。

これで見えていただくとわかるように、日本商船隊は外国籍船が多いわけでありますけれども、長期的な用船契約も含めて、四国船主等のオーナー、あるいは大手船社の海外子会社、これらも重要な位置を占めながら、日本の商船隊が構成されているというところです。

厳しい国際競争の中では、税の負担という問題大きな要素となり、外航海運関係税制の戦略的見直しというのが、この成長戦略の中で大きな課題になっております。

1 つはトン数標準税制でございます。各国のトン数標準税制が並べてみると、昨年从我が国においても導入されたトン数標準税制でありますけれど、日本の場合は日本籍船のみに適用されています。

自国船のみというのは、日本とアメリカだけでありまして、世界の趨勢であるコンテナ船の主力は欧州の会社になるわけでありませ

けれども、船の国籍に係わらずその法人税制について軽減を図るトン数標準税制、運航船一隻当たりの一定税という形でのトン数標準税制が適用されているという実態がございます。これをいかに自国船籍のみでなく拡大していくかというのが1つ。

それから船舶所有者に対する税制においても、初期投資の軽減になる法人税の特別償却、これにおいても日本は劣っておるといような実態がございます。それから登録免許税であるとか、あるいは固定資産税においても、日本特有の高率な税というものが競争の中で大きな負担になっているというような点があります。こういった点をとらえて、こういった税制というものを軽減していくかというのが、国際競争力の中で非常に重要になってくるという点がございます。

2つ目の船員についてでございますけれども、これは先ほど示した図でありますけれども、この成長戦略の中でも、やはり日本人船員をいかに確保していくか、安全保障を考えれば、一定比率が必要で、また先ほどの2,500隻の日本商船隊を運営、確保していくという面から、海上の運航の実態を知る人材というものを確保する必要があるわけでありまして。そういった面から現役の船員ではなくても、船員経験を持つ者といった面から、日本人船員というものが必要になってくる。陸上勤務者も入れ海技者という捉え方でありましてけれども、そういった人をいかに一定規模確保していくかというのが、今の現状からすると非常に重要な課題となります。1つはこういう船員を雇用する、促進するためのインセンティブ付与、それから船員の側からすると、そういった船員になる人、優秀な人がそういった船員の分野に就職をしていく、あるいはそのための学校にわざわざ入り、勉強をしていくということをいかに確保していくかということが、これから必要になってくるといったところがあるわけでありまして。船員という職業の意義や魅力について、認知度の向上

を図るといふ面とともに、雇用のインセンティブをいかに図っていくかということが、基盤整備として必要になるということが考えられております。

それから3つ目の造船力といった点でございます。これは先ほど示しましたように、最近、地球的規模の環境問題ということで取り組んでおりますけれども、海洋環境イニシアティブということで、日本の技術力の開発を進めて行く。今、造船会社、あるいは船社も巻き込んで、数十のプロジェクトが進んでおりますけれども、CO2の排出量30%削減を目標とした技術開発を進めていくということと、その成果を基に、これを国際標準化していく。世界におけるルールづくりに反映していくということが必要になるわけでありまして。船舶のCO2対策については、陸上と違って国ごとにキャップをはめても、船舶自体が先ほど説明したように国外の便宜置籍国に移転するという状況の中では、全体の削減が図られない。一隻毎の基準を明確にして、あるいは省エネ運航というものを船舶毎に推進することによって、全体の船舶、外航海運のCO2対策を進めていくという必要性があるわけです。そういう考え方を基に、IMOの中で日本がリードしてその議論を進めているところでございます。

EEZについても、造船技術の一層の拡充というのが必要になるわけでありまして。メタンハイドレート、あるいはレアメタルといったものを、EEZの中でいかに開発するか。それと裏腹にそれを支える造船技術というものが、重要になろうかというふうに思っております。

以上の点を成長戦略として、この成長戦略を港湾力の発揮、海運力の発揮、それから造船力の強化として、タイムスケジュールに置いたのがこの最後の図でございます。成長戦略の行程表ということで、当面の23年度概算要求を睨みながらやっていく作業が一番左側、それからそれを基に制度改正を含め2、3年後の実現を目指すもの

が真ん中ぐらいでございます。それから長期的な成長戦略、将来の方向性というものに分けて、行程表を作っているところでございます。こういったことで単に成長戦略を机上の議論だけではなく、実際にP D C Aサイクルの中で、いかに進めていくかということは、また成長戦略の1つの考え方になっておるところでございます。

さらに、この6月18日には政府全体の新成長戦略も閣議決定がされております。この中では、7つの成長戦略分野を取り上げ、アジアの経済戦略という中で、日本の世界との人、物、金の流れの倍増ということが、この政府全体としての新成長戦略の中に位置づけられております。観光立国戦略、あるいはプロジェクトとしてパッケージ型のインフラ海外展開等、この国土交通省の成長戦略の検討会議で議論された、あるいは報告をされた内容については、この政府全体の新成長戦略の中に、何らかの形で位置づけられたという形になっております。

国土交通省の成長戦略については、これから具体的な方法論については、いろいろ議論して参りますが、国土交通省の中でも局を越えた、全省的なこの成長戦略の推進のための本部を作っておりますし、政府全体の中でも、連携をしてこれらの成長戦略を進めて行くということとしておるところでございます。

政府全体の新成長戦略の中でも、フロンティア開拓による成長ということで、アジアの成長力を取り込むということが位置づけられておるわけでありまして。九州における港湾力、海運力、それから造船力。まさにこの海事のインフラの大きな要素となる地域でありまして、その日本の成長戦略の推進にとって、やはり九州地域がまた重要になるのではないかとというふうに思っているところでございます。

以上、国土交通省の海洋立国日本の復権ということを中心とした、成長戦略についてのご報告をさせていただいたところでございます。以上でございます。どうもありがとうございました。