

第1章 これからの海事行政の方向

～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～

第1節 基本政策部会における審議

海事をめぐる内外の大きな情況変化を踏まえて、海事行政のすべての分野にわたって、既存の取組を棚卸し、総点検し、必要な施策を議論するため、2014年3月、交通政策審議会海事分科会の下に基本政策部会を設置し、同年4月から2015年6月まで、8回にわたって審議を重ねてきた。

同部会における議論に基づいて、2015年7月、今後の海事行政の目指す方向とそのために必要な取組をとりまとめたところである。また、とりまとめにあたっては、次の趣旨が実現されるよう、その内容の充実を図っている。（要旨は図表1-1-1参照。全文は海事局HPを参照）

- ① 海事をめぐる内外の大きな情況変化を受けた、今後の海事行政全体の方向を分かりやすく示す。
- ② 我が国の現下の最重要課題である経済再生、地方創生に対して、海事行政としても積極的に寄与・貢献していく。
- ③ 「国土のグランドデザイン2050」、「交通政策基本計画」、「海洋基本計画」に定められた海事行政の取組について、これを体系化しつつ、具体的な推進を図っていく。
- ④ 本年は、20回目の「海の日」、国際海事機関（IMO）パラレルイベント開催年であることも踏まえ、国民の海事に対する理解・関心をいっそう高める。

第2節 とりまとめの概要（海事行政の使命と5つの方向性）

（1）海事をめぐる内外の大きな情況変化と海事行政の使命

海洋立国日本——四面を海に囲まれた海洋国家である我が国にとって、経済や暮らしを支える海運・造船をはじめとする海事産業の果たす役割は極めて重要であり、また、海事分野に対する国民の理解と関心は海洋国家である我が国の存立と繁栄のベースである。

海運業が果たしている安定的な海上輸送の確保は、我が国経済や国民生活を支える基盤であるとともに、海運業に船舶を供給する造船業は、裾野の広い労働集約型産業として、地域の経済・雇用に大きく貢献している。さらに、我が国には、海運業、造船業を中心とした、船員、船用工業、船舶貸渡業、港湾関連業等の海事産業や、金融

保険、教育機関・研究機関などの海事産業の関連分野の集積、いわゆる「海事クラスター」が形成されている。これにより、クラスター内での連携・協力による相乗効果が発揮され、我が国は海事分野で世界をリードする国となっている。

しかしながら、ますます激化する国際競争の中、我が国海事産業の競争力を高めていくための取組を不断に実施しなければ、こうした海事分野で世界をリードする地位を今後とも維持し続けることは困難である。さらに、我が国においては、今後、少子高齢化・人口減少のいっそうの進展、巨大災害の切迫、環境規制やエネルギーコスト等への対応による負担増など、海事産業の持続的発展において、大きな制約となる変化が生じてきている。また、東日本大震災からの復興の推進も引き続き重要な課題である。他方で、海洋資源開発市場の急成長、海洋再生可能エネルギー利用の増大、造船における省エネ・環境技術の需要の増大、2014年に過去最高の1,341万人に上った訪日外国人旅行者数の更なる飛躍的拡大、パナマ運河拡張や北米におけるシェールガス・オイルの開発の進展、北極海航路の可能性等に伴う世界の物流の大きな変革等の成長をもたらす変化も見込まれている。

こうした中、国際競争を勝ち抜き、少子高齢化・人口減少等の制約を克服し、また、東日本大震災からの復興を進め、そして成長をもたらす変化を確実につかむことにより、我が国経済や国民生活を支える基盤としての海事産業の機能を引き続き発揮するとともに、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することにより、海洋立国日本を前進させることが、これからの海事行政の使命である。

（2）海事行政の目指すべき5つの方向

第1は、安定的な輸送を確保し、経済や国民生活を支えることである。

外航海運については、エネルギー資源のほぼ100%を海外からの輸入に依存するなど、貿易のほとんどを海運が担っている我が国にとって、経済・国民生活を支える物流基盤である。このため、我が国商船隊の国際競争力強化や日本籍船の増加とともに、基幹的な輸送ルートであるマラッカ・シンガポール海峡等の海上交通の要衝における航行の安全確保が必要である。また、エネルギー輸送ルートの新たな展開への対応として、拡張工事が行われているパナマ運河の円滑な利用や、拡張後のパナマ運河に対応する輸送効率の高い新形式のLNG船の安全確保と導入促進等を図っていく必要がある。

内航海運については、国内貨物の4割、産業基礎物資の8割を輸送する国内物流の大動脈であり、内航フェリーも含めて活性化を図ることにより、引き続きその役割を発揮していく必要がある。また、ドライバー不足による海運へのモーダルシフト、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた建設需要の増大等への対応も求められる。

第I部 海事行政の重要課題

国内旅客船については、離島航路をはじめ地域の足として機能しており、住民の日常生活に不可欠であることから、地域全体の交通網を踏まえて、その活性化・確保維持に取り組む必要がある。

また、以上のような我が国の安全保障の確保、安定的な輸送の確保、自国海運業・自国船員の確保の観点から、国際的な慣行となっているカボタージュ制度（自国内の物品又は旅客の輸送を自国籍船に限る制度）を堅持すべきである。

第2は、地域に根差したものづくりで、地方経済を押し上げることである。

我が国の造船業は、良質な船舶の供給により安定的な海上輸送を支えるとともに、ものづくり産業の一角として、地方の経済・雇用を支えており、造船業が中核的産業となっている地域も多数存在する。今後とも、世界トップレベルの省エネ性能や品質の優れた船舶の供給により、造船産業の「稼ぐ力」を強化して、激しい国際競争を勝ち抜いていく必要がある。

第3は、新分野・新市場の需要（観光立国と海洋開発）をつかみとることである。

観光立国の推進については、急増する訪日外国人の需要を取り込むため、日本各地において、外国人にも日本人にも手軽に楽しめる船旅を提供していく取組が求められている。こうした取組は地方創生にも資する上に、人口減少が進む中、海事産業の持続可能な発展を目指す上でも、必要不可欠である。

また、海洋開発の推進のためには、海洋からの石油・天然ガスの生産の増加にあわせて世界的に拡大する海洋開発市場の獲得が求められている。特にターゲットとすべきは、ブラジル沖、北海等の石油・天然ガスに関連する船舶や海洋構造物の受注獲得であり、そのためには、国際競争力の強化や人材の育成等の基盤整備に取り組む必要がある。

第4は、安全・安心を確保し、運航サービスを高度化することである。

船舶の航行安全の確保や、船舶に起因する環境負荷の低減は、安定的な海上輸送の大前提である。また、巨大災害の切迫、現に頻発する災害の中、フェリー等の有効活用等、災害時における海事産業の寄与・貢献も求められている。さらに、将来的には、通信環境の整備によるITの活用により、いっそう安全性や省エネに優れた運航が可能となることも考えられる。

第5は、支え、理解するひとを広げること（人材の確保・育成、国民の理解と関心の醸成）である。

船員・水先人や、造船・船用工業の人材の確保・育成は、少子高齢化・人口減少がますます進展する中、待ったなしの状況となっている。そして、海に対する国民の理解と関心の醸成は、人材の確保に資するのみならず、海事行政の推進力として、さらには、海洋立国日本を前進させていく上でも必要不可欠であることは言うまでもない。

図表 I - 1 - 1 基本政策部会とりまとめの要旨

