

海事産業の現状と課題

― 海事王国九州の再確認を ―

国土交通省 海事局長

大黒 伊勢夫



日時 平成21年11月30日(月)
場所 ホテルセントラザ博多(福岡市)
主催 財団法人九州運輸振興センター
後援 日本財団
九州運輸局 JR九州

今日の題目は「海事と産業の現状と課題 ― 海事王国九州の再確認を ―」と(こうこう)なっています。

私は九州運輸局に平成6～9年まで3年弱ですけど企画部長として、その後平成18年から20年まで局長として勤務をしておりました。その間に感じました九州の印象は、一つは海に囲まれた、海道九州であるという事。もう一つは日本の端にあって、成長アジアに近いというポテンシャルティをもった地域であるという事でございました。

海事産業の特徴は、内航や旅客船の問題もありますけれど、外航であるとか、あるいは造船についてもそうですが、海を通じ世界的な広がりを持った分野である事でございます。今回お話しする「海事産業の現状と課題」といった演題の中で、世

界の関りの中で海事行政が進められていることをご理解いただければ有難いと思います。特にアジアや中国の経済的拡大というものが海運の需要、造船といった分野で色濃く影響を及ぼしているといったことがあります。

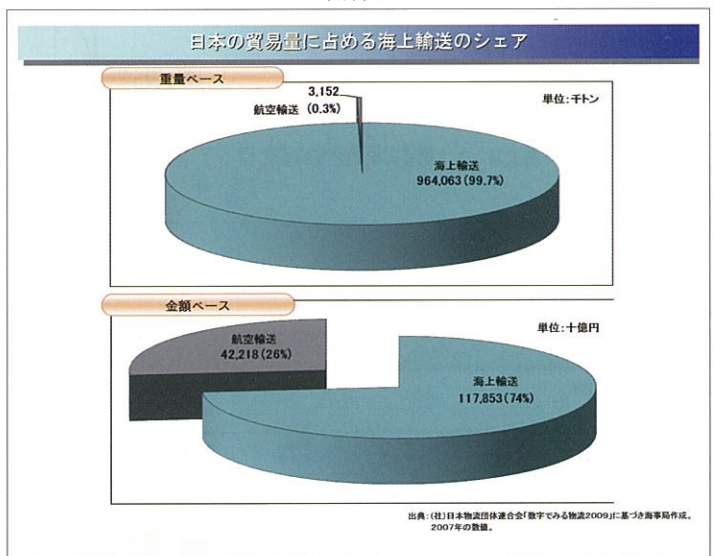
I 海事産業の現況編

1 外航海運の現況

○ 日本の貿易量に占める海上輸送のシェア

これは輸送量を合計したデータであります(資料1)。わが国は貿易立国というておりますけれども、その輸送のなかで海上輸送のシェアが非常に高いということが、これわかるわけです。

資料1



重量ベースでゆきますと海上輸送は99・7%です。実際に輸入と輸出を合わせると9億6千万トンになるわけです。中をわけますと輸入が8億1千万、輸出が1億5千万です。

下の図は金額ベースです。金額ベースで申しあげますと電子関係の製品等につきましましては、やはり航空輸送による部分が大きいわけでして、金額ベースでは航空の比率が高くなっています。従来ですと輸出に限っては航空が高いといえたわけですが、全体で26%で、輸入についての比率でも20・1%を占めています。

す。日本の貿易構造が、DVD機器の93%、電子レンジでも88%が海外で製造輸入されているという時代を反映した部分があると思います。

○ わが国品目別海上貿易量

数量ベースで申しあげますと輸入が多いわけですが、最も物量として多いのは原油です。これが2億505万トン。それから2番目に多いのが石炭。ほとんどが原料炭と呼ばれるものです。3番目が鉄鉱石。資源、エネルギーを海外に依存するという構造の中で、海上輸送の中においても、そうしたバルキーなものが高きな比重を占めるということです。

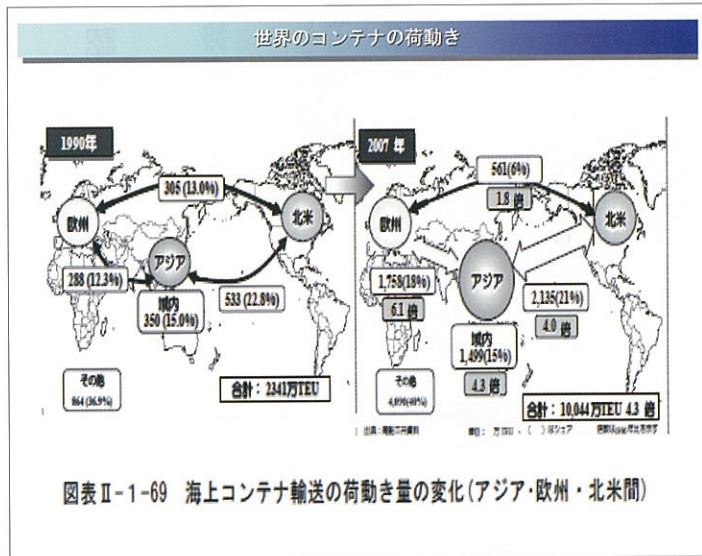
○ 世界の海上荷動量・船腹量の推移

わが国の成長というものについてはバブル崩壊以降、停滞していると言われるわけですが、世界の海上輸送量で見た場合(資料2)、やはりアジア地域の経済の拡大が反映され、まだまだ伸びているという状況です。2001年に中国がWT

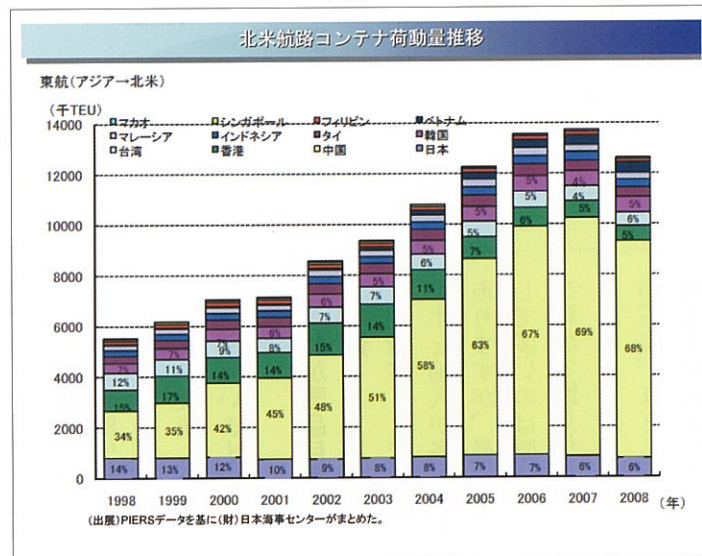
資料2



資料3



資料4



○に加盟した後、アジアの物量の増大ということにあわせて海上輸送量がさらに伸びています。近年では中国においても資源を海外に頼るといふ状況が出ておりまして、その分、世界の船腹量をみますと拡大してきているわけです。

世界の船腹量は隻数で表されているのですが、この中身をみてみるとバラ積みのバルカーが35%、タンカーが35%。一番戦略的な分野といわれるコンテナ船は13%しか占めておりません。特に最近はこのバルカー分野が拡大してきており、アジア等

での資源輸入の増大を反映していません。

○世界のコンテナの荷動き
いわゆる雑貨輸送、定期輸送では、海上コンテナが主役で、この図は(資料3)、1990年と2007年を比較したものです。世界のコンテナ輸送の中心が大きくアジアに動いているということを表したものです。

従来は欧州、北米、日本を含むアジア、これの三角輸送量は大体同じボリュームであったわけですが、これも、これが2007年になりますと

アジアー欧州が1990年に対して6・1倍以上。アジアー北米は4・0倍に増えていきます。これに対して欧州ー北米の間は1・8倍です。アジア域内でも4倍を越えている状態になっておりまして、コンテナ輸送はアジアを中心に拡大し、その輸送構造が大きく変わったということになります。

○北米航路コンテナ荷動量推移
その中身を二つの航路で見てもいいと思います。(資料4)これはアジアー北米。アジアで作ったものを

北米に輸出するという格好です。先程、北米航路について4倍に増えていたわけですが、その中身を1998年から北米への貨物量で、ほとんど増えておりません。シェアとしては、14%から6%に落ちていきます。その上中国本土からの輸送。そしてその一つ上香港から北米への輸送です。黄色いところがどんどん増えていくのがお分かりになると思いますが、1998年から10年間だけとらえても中国のシェアが倍、70%近くになっている。物量とすると約

4倍になっていると思います。もはや太平洋の航路において日本の貨物自体のシェアが小さなものであることがお分かりになるかと思えます。

○ 欧州航路コンテナ荷動量推移

アジア⇄欧州が一番伸びています。その中においても日本の貨物量はほとんど横ばい状態、シェアとしては18%から5%に落ちるような状況です。これも同じように中国の増大が大きいです。ただし、北米航路と違って、香港、マカオが中国の中に入っています。香港まで含んだ中国の物量は西行航路でみれば日本の14〜15倍です。

○ 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング

よく港湾整備等で出てくる港別のコンテナ取扱量、2008年のランキングです。一番がシンガポールで、続いて上海、香港、深セン、釜山。このあとも中国の各港湾が並ぶという状況です。これも先程のコンテナ荷動量に沿った形で、中国の港の取扱量も増えています。

上海は揚子江の影響によって遠浅で、今まで港ができなかったわけですから、洋山深水港という海上30km先のところに港を作っているわけですし、やがて上海港が世界一と

いうのは揺るぎないところです。

ちなみに日本を捉えますと、現在、東京は24位、横浜は28位、名古屋は35位、神戸は44位です。かつて神戸、東京、横浜はベスト20、もっと昔にはベスト10に入っていたわけですが、れど、全体の貨物量自体の重心変更ということもあって、20位までのランキング表には出なくなりました。ちなみに博多港は111位、北九州港は129位です。博多港は82万7千TEU、北九州港は62万2千TEUです。

○ 世界のコンテナ船運航船腹量

船会社別でみたコンテナ船運航船腹量です。コンテナ輸送については日本では日本郵船、商船三井、川崎汽船の三大オペレーターに集約されるわけですが、海運事業でみた場合には日本郵船が9位、商船三井が10位、川崎汽船が13位です。外国船とのコンソーシアム形成もあり、コンテナ船の輸送の中でかなり三国内輸送の比重が高まっていますが、日本発着コンテナの比重が低くなるなかで、日本船社としてはがんばっています。

コンテナでいうとMaersk Line (デンマーク) がだんとつの一位、次がMSC (スイス)。Maerskはここに至る過程でアメリカのシーラ

ンド、イギリスのP&O CL、オランダのネドロイドを吸収して大きくなっています。エバグリーンも合併を繰り返しておられますし、そういった点からするとこの十数年の間に、コンテナ市場では合従連衡による寡占化が進んでいるという状況です。

○ 我が国商船隊の構成の変化・船員の推移

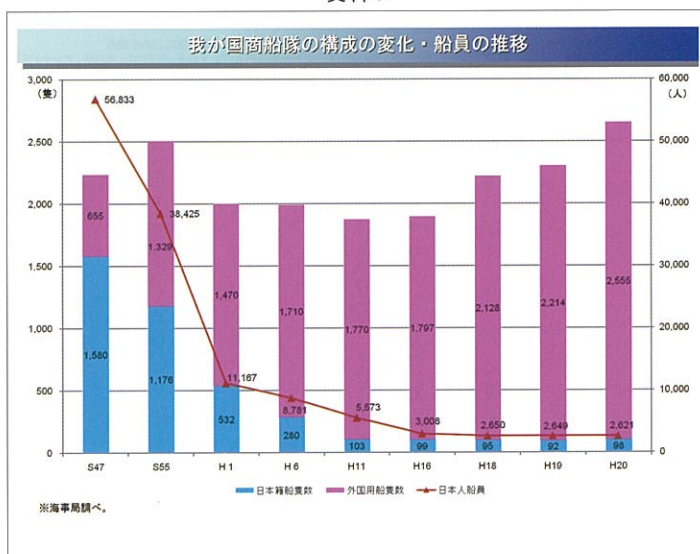
そういった中で、わが国商船隊の変化を見ていただきたいと思えます。

(資料5)

外航船の市場というの

は船の費用、船員費、燃料費等コストの同等化が進んでおり、その他の税制、公的負担等の要素を含めシビアに競争しています。日本の船舶につきましても先程ががんばっているところでも日本の商船隊は2555隻、非常に大きなものを持っています。しかしながら、その競争の過程において青い部分が日本籍船ですが、ナショナルフラッグ、日の丸を抱えている船は昭和47年には1500隻あったものが今は100隻を割る状況です。これとともに、折れ線グラフが、日

資料5



本人船員の数を表したのですが、56,833人いた外航船員が、現状では2621人しかいません。日本の商船隊といっていますけれど、その殆どの船籍が外国籍である、かつまた動かしている船員は外国人が多いという実態です。これも先程の状況の中で、競争の厳しさの中で、コスト削減が必要であったわけですね。

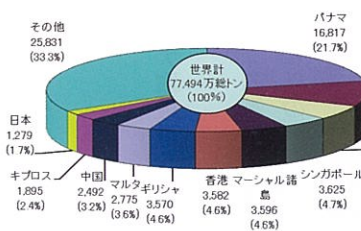
○ 世界の国別船腹量(船舶ベース)

この日本の状況というのは欧州先進国においても同じです。(資料6)

資料6

世界の国別船腹量 (船籍ベース)

世界の国別船腹量 (2007年末)



出所:ロイド船籍協会「WORLD FLEETS STATISTICS」
(注)100総トン以上の内航及び外航の高船。

その結果として、船籍でみた場合の船腹量では、1位はパナマ、2位がリベリア、3位がバハマ、一つ飛んで5位がマーシャル諸島ということ、いわゆる便宜置籍国に船籍が移転をしていることがわかります。この表には日本やアメリカは1000総トン以上の内航船も入っておりますので、隻数は日本も6500隻あるわけですが、外航船のほとんどはパナマ船籍であったりするので、

です。便宜置籍国の拡大ということはあるのですが、支配船舶等で捉えると、外航船が2000隻以上を中心に、日本は世界第2位の海運王国であります。実はコンテナ船は、船腹量では全体の10数%を占めているだけでして、ドライバルカー、バルカー、タンカー、自動車専用船等の比率が大きく、ドライバルカーだと日本船社が世界2位、3位、4位を占め、タンカーで

日本船籍船全体では16位です。
○ 各国商船隊の隻数及び内訳
これは先程の赤い棒グラフまで入れた商船隊、支配船舶、用船まで入れたオペレーターベースの数で並べたものです。(資料7)
これで見ますと、先程の数字のベースとかなり違いますけれども、1千総トン以上の内外航船の数ですが、隻数では日本が一番多く、船腹量ではギリシヤが第1位、第2位が日本

資料7

各国商船隊の隻数及び内訳

| 国名 | 商船隊 | | うち自国籍船 | | うち外国籍船 | | うち便宜置籍船 | | | |
|--------|-------|----|---------|----|--------|-------|---------|-------|-------|-------|
| | 隻数 | 順位 | 隻数 | 比率 | 隻数 | 比率 | 隻数 | 比率 | | |
| 日本 | 3,515 | 1 | 161,747 | 2 | 714 | 20.3% | 2,801 | 79.7% | 2,456 | 69.9% |
| 中国 | 3,303 | 2 | 84,881 | 4 | 1,900 | 57.5% | 1,403 | 42.5% | 563 | 17.0% |
| ドイツ | 3,208 | 3 | 94,222 | 3 | 404 | 12.6% | 2,804 | 87.4% | 2,341 | 73.0% |
| ギリシヤ | 3,115 | 4 | 174,570 | 1 | 736 | 23.6% | 2,379 | 76.4% | 2,096 | 67.3% |
| ロシア | 2,111 | 5 | 18,037 | 14 | 1,532 | 72.6% | 579 | 27.4% | 227 | 10.8% |
| ノルウェー | 1,827 | 6 | 46,872 | 5 | 792 | 43.3% | 1,035 | 56.7% | 611 | 33.4% |
| アメリカ | 1,769 | 7 | 39,828 | 6 | 855 | 48.3% | 914 | 51.7% | 626 | 35.4% |
| 韓国 | 1,140 | 8 | 37,703 | 7 | 756 | 66.3% | 384 | 33.7% | 327 | 28.7% |
| イギリス | 876 | 9 | 26,001 | 12 | 394 | 45.0% | 482 | 55.0% | 311 | 35.5% |
| シンガポール | 869 | 10 | 28,632 | 9 | 536 | 61.7% | 333 | 38.3% | 180 | 20.7% |

出典: Review of Maritime Transport, 2008 (UNCTAD)
注1) 2008年1月1日時点 注2) 1,000総トン以上の内外航船舶を対象 注3) 「比率」は、商船隊に占める割合
注4) 「便宜置籍船」は主な10カ国(パナマ、リベリア、バハマ、マーシャル諸島共和国、マルタ、キプロス、マン島、アンティグア・バーブーダ、パルマ、セントビンセントおよびグレナディーン諸島)を対象。
注5) 日本商船隊隻数(3,515)は、1,000総トン以上の内外航船舶を対象

みても世界2位、3位を、自動車専用船では世界1位、3位、4位を占めているのです。
商船隊ベースで見るとコンテナよりも、こういったバルク、あるいは専用船といったところでは日本の船社は非常にがんばっていて、ギリシヤにはトン数でわずかに劣るわけですが、世界に冠たる日本商船隊といえるわけです。

○ 海運大手3社の売上高・経常利益の推移
海運大手3社の昨今の経営状況は、競争が激しくて、コンテナの採算が、なかなかとれないということがあります。しかし、その船舶を含めて2007年までは拡大基調にあり、売上高が2006年は5兆8612億円で過去最大でした。それによりまして経常利益も3社合わせて6200億円という数字でした。2007年でもそれに劣らず好調でした。しかしながら、これは2009年度の予想値ですけれども、5兆円あった売上高が、後半リーマンショック以降の景気低迷があつて3兆8千億に落ちるとの見通しです。経常利益は2008年は940億であるという事です。2009年度は、一時よりも少し挽回しておりますけれども、なかなか苦しい状況が続いております。国際的に単一な外航市場において運賃は船型船主、航路別等により海運市況ですべてが決定され、船社間の水準が殆ど変わらない中で、世界全体の経済状況が反映されてしまうことがあるわけです。

2 内航海運の現況

○ 輸送機別貨物輸送量の推移

日本国内の全輸送機別の貨物輸送量は、トン数ベースのピークは平成2年でした。それ以降は下がってきています。トンキロベースですと最大は平成19年でして、トンキロはまだ増えているという状況です。

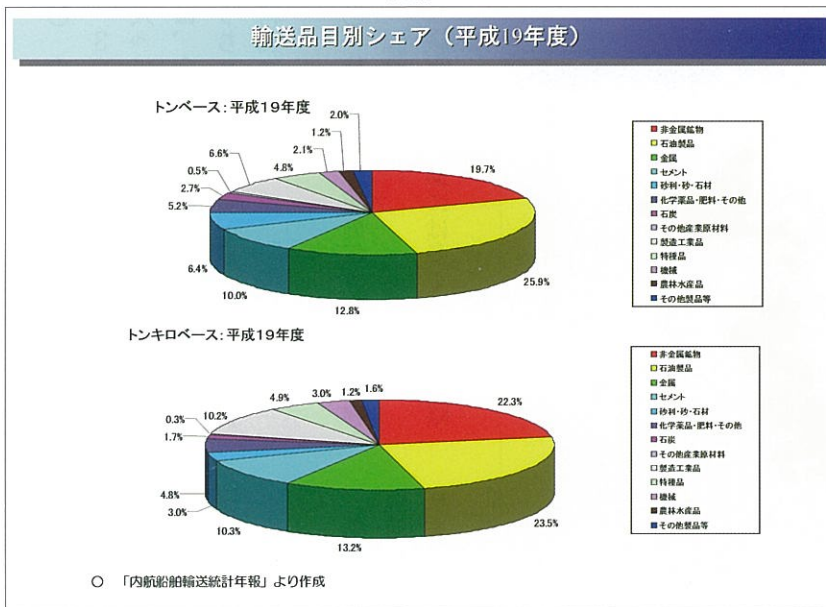
中身を見てみますと内航は平成19年35%弱というシェアです。平成14年には40%あり、昭和50年には5割あったわけですが、残念ながら下がってきています。

背景としては自動車の比率、特に営業トラックが伸びてきている。自動車については、かつては短い輸送距離、あるいはライダー輸送であったわけですが、最近では平均でも72kmということで、かつての3倍に伸び、自動車の輸送トンキロの比率も伸びています。

内航の平均輸送距離は500km弱です。バルキーな物資の海上輸送では内航が有利なところがありまして、石油製品輸送等では、大きなシェアを持っています。

内航船の比率を国内輸送で調べてみますと米が15・7%、イギリスが23・5%、仏は1・9%、ドイツが11・3%です。こういう中でやはり日本は、内航が極めて比率として高

資料8



○ 輸送品目別シェア (平成19年度)

いわけです。もし、その内航が運んでいる部分について、トラックで輸送するとしたら日本では経済コストだけではなく、交通、環境の問題等大変なことになってしまいます。内航が支えているからこそ、臨海工業地帯があり、都市機能も円滑になさ

その内航の運んでいる中身を表したものであります。(資料8)内航につきましては、基本的には資源であるとか、バルク、重いものが中心で、石油製品、鉄鋼、セメント、化学薬品等がシェアの大きな貨物になっています。

○ 主要品目別輸送量の推移

一番輸送量として多いのは石油製品です。次に多いのは鉄鋼です。鉄鋼輸送については比較的堅調に推移しているわけですが、石油製品の輸送、あるいは公共事業全体の削減という影響もあるかもしれませんけれども、コンクリート関係である石灰石、砂利等は段々減ってきています。

○ 内航船舶の推移

内航船につきましても全体の隻数というものは平成4年、9101隻から平成20年5809隻と減っています。これに比べ、全体のト

資料9

内航船の船型別船腹量

| 船型 (総トン) | 平成11年3月31日 | | 平成21年3月31日 | |
|--------------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| | 隻数 | 総トン数 | 隻数 | 総トン数 |
| 100総トン未満 | 2,198 (28) | 75,454 (2) | 1,831 (32) | 51,420 (1) |
| 100総トン以上200総トン未満 | 2,032 (26) | 358,404 (9) | 1,163 (20) | 203,483 (6) |
| 200総トン以上300総トン未満 | 355 (4) | 92,988 (2) | 269 (5) | 69,264 (2) |
| 300総トン以上400総トン未満 | 333 (4) | 117,399 (3) | 212 (4) | 74,436 (2) |
| 400総トン以上500総トン未満 | 1,560 (20) | 756,033 (19) | 1,186 (20) | 578,409 (16) |
| 500総トン以上700総トン未満 | 543 (7) | 363,653 (9) | 274 (5) | 180,280 (5) |
| 700総トン以上1000総トン未満 | 294 (4) | 254,126 (6) | 333 (6) | 274,463 (8) |
| 1000総トン以上2000総トン未満 | 237 (3) | 350,654 (9) | 161 (3) | 239,294 (7) |
| 2000総トン以上3000総トン未満 | 141 (2) | 384,927 (10) | 104 (2) | 283,642 (8) |
| 3000総トン以上4500総トン未満 | 128 (2) | 470,830 (12) | 144 (2) | 533,002 (15) |
| 4500総トン以上6500総トン未満 | 69 (0.9) | 363,458 (9) | 55 (0.9) | 285,457 (8) |
| 6500総トン以上 | 35 (0.4) | 334,836 (9) | 77 (1.3) | 792,445 (22) |
| 合計 | 7,925 (100) | 3,922,582 (100) | 5,809 (100) | 3,565,594 (100) |
| 平均総トン数 | | 495 | | 614 |

○国土交通省海事局調べ
 (注) 1. 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。
 2. ()は構成比(%)である。

○ 内航船の船型別船腹量

平成11年と平成21年と、隻数の内訳を船の大きさ別で表したものです。(資料9) 1百総トンから2百総トンの間は、199と言われている部門が大勢ですが、半数に減っています。4百総トン以上5百総トン未満

ン数を合わせた総トン数は、あまり減っていません。その結果として1隻あたりの平均総トン数は伸びています。隻数は減っているのですが、徐々に大型化しているため、トン数は維持されている状況です。

も3分の2に減っています。5百総トン以上7百総トン未満も半分以下に減っています。一方で7百総トン以上千トン未満、三千トン以上は増えています。

内航業者は休業を除いて3624事業者いるわけです。その3624業者が5809隻を動かしているわけです、その7割の2540事業者が、一隻だけを持つ、一杯船主といわれている船主さんで、中小企業が99・6%を占めています。

3 旅客船事業の現況

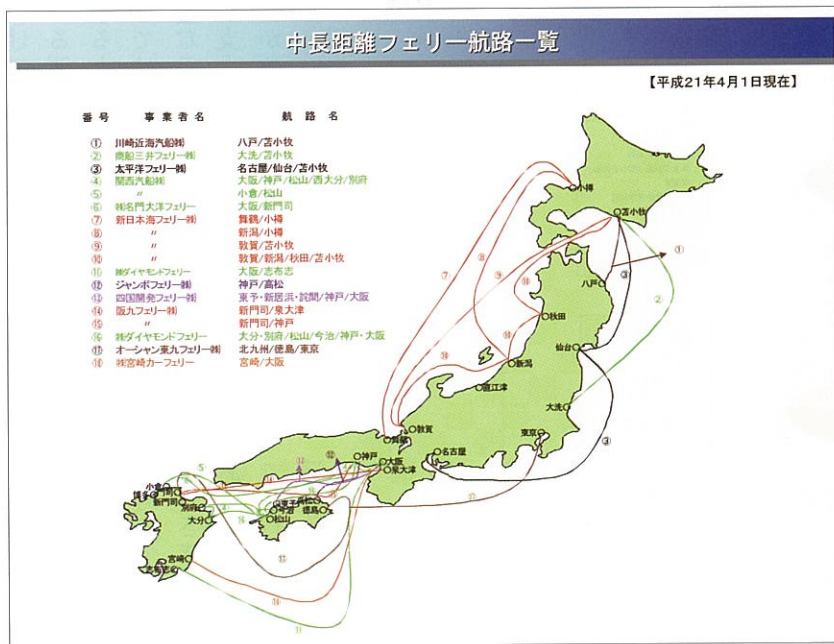
○ 各航路事業の業種別概要数

旅客航路事業者数は、不定期航路まで入れて平成21年で970事業者、1662航路、2333隻となっています。全体としては輸送量が伸びていない中で、事業者数、隻数とも減っています。

○ 旅客輸送実績の推移

1998年には旅客者数は1億5百万人あったわけですが、平成19年度で一般旅客定期航路の輸送実績は9千150万人です。平成17、19年度は、対前年プラスということですが、なかなかな長期の傾向としては輸送実績は伸びていません。

資料10



○ 中長距離フェリー航路一覧

3百キロ以下の中距離フェリーも入っておりますが、長距離フェリーは、全国で14航路あり、九州がそのうち8航路を占めております。(資料10)

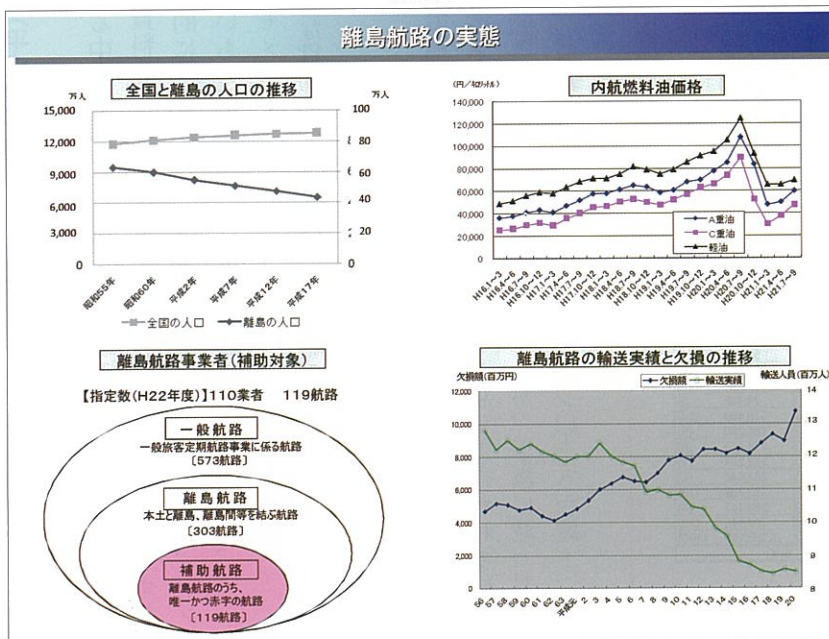
○ 旅客航路事業の収支状況の推移 (航路損益)

旅客航路事業には多くの離島航路が含まれています。先程の輸送人員や輸送人キロを反映し、厳しい収支の推移になっています。一般旅客定期航路事業では、収支率が平成19年度で95・1%ということと、非常に経営が苦しいという状況です。

○ 離島航路の実態

離島航路につきましては左下に一般航路の中での位置づけが書いてあります。(資料11) 一般旅客定期航

資料11



右下に昭和56年からの離島航路の輸送実績のグラフがあります。これで見ましても3分の1、輸送量が減っ

ています。路573航路をベースとして、離島航路はそのうち303航路を占めています。さらにこのうち、離島航路補助の対象になっているのが119航路あります。離島航路は離島での人口が減っていますので、旅客船航路全体よりも更に厳しい状況に置かれています。

ています。一方において欠損額は増えています。近年においては、右上にありますような燃料油の高騰が離島航路の経営に大きく影響を及ぼす状況があります。

○ 離島航路補助金交付実績等

国からの離島航路補助金交付を19航路に対して行っているわけですが、従来は年間約38億円の予算規模であったところですが、平成18、19、20年度は、燃料費の高騰に対応して、補正予算等でその額を増やしてきています。平成20年度70億8千1百万円の補助金交付がありました。

4 船舶産業の現況

○ 世界の新造船建造量の推移

世界の新造船建造量の推移を表した図で（資料12）、一番下が日本の建造量で、2008年世界に対し27・6%のシェアです。青い部分が韓国でして、2008年39・0%のシェアを持っていきます。韓国の推移を辿ってみると、88、89年あたりからどんどん伸びてきて、現在は日本を凌駕しているわけですが、それ以前は造船建造量は少ないものでした。

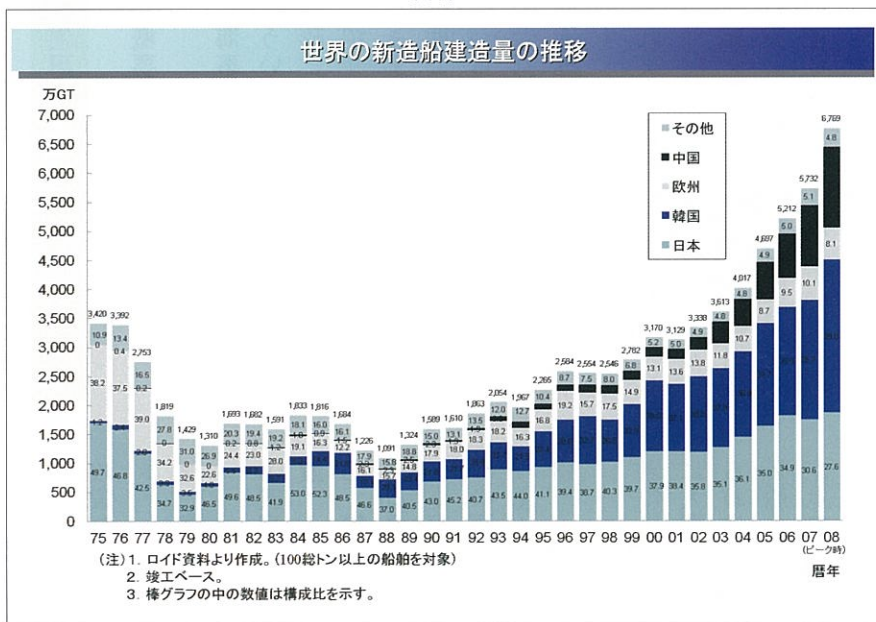
そして黒い部分は最近目覚ましい発展をしております中国です。韓国以上の勢いで伸びてきておりまして2

008年では20・6%を占めています。2008年の時点では韓国、日本、中国と並ぶと4・3・2という状況です。

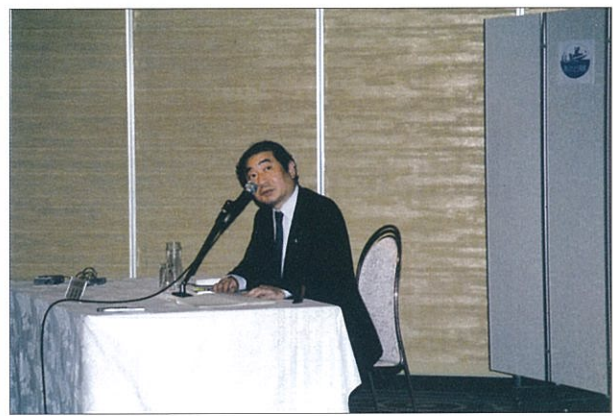
実は海運界では、2010年問題というのがあります。船舶受注を基にみると2010年が建造量のピークであり、一部キャンセルがあるの減っているかもしれませんが、中国は2008年、1608万トンに

すぎないのですが、2010年は4700万トンと2・5倍の建造量になると予想されます。韓国は、受注ベースだけでいくと同年5000万トンの建造量になるかもしれません。今の倍です。そういった形で2009年、2010年と急に建造量が増える。日本の建造量は現状維持で、2010年の建造量の予測値でいくと韓国、日本、中国の比率は5・2・4となります。建造量の主力はバルカー船で、韓国と中国の建造量の拡大時、世界のバルカーの船腹量が現行の需要低迷の中で、急激に拡大してしまうという状況です。

資料12



2008年の時点におきましても世界の造船の90%をこの3カ国で占めている。図左端の日本と欧州が競っていた時代から日本の造船技術が韓国や中国に移り、拡大し、造船の世界では九州周辺のアジア地域では



独占する時代となっている状況です。日本の造船業は1978年〜80年に第一次造船不況、1985〜88年に第二次造船不況を経験しています。日本はまだ数年受注残を持っているので減ることはないのですが、それでも、それ以降、建造量自体がどういふふう動いていくか。韓国、中国も含めた中で過剰な建造能力を生じる可能性があり、4年後、5年後、どうなるかというのは判断を許さない状況です。なお造船業全体では、日本は2・2兆円が売り上げです。

○ 中小型船の新造船建造量の推移

中小型船の建造量でみると、これはまた全然違った傾向が見てとれます。内航船につきましては建造量が増えず、全体として隻数が減っているという中で、造船業の中でも中小型船の新造船建造量が近年減っています。漁船も減っています。その中で中小型造船事業者数も111事業者から4分の1に減っています。それが内航船の新しい建造量にも影響を与えている状況です。

○ 我が国の船用工業製品の生産額・輸出額の推移

船を建造し、いろいろな設備を乗せて儀装する、それが造船業ですけども、その船に載せるエンジン、スクリュー等は船用工業分野で生産されるわけです。その船用工業は2008年1・3兆円の売上規模があり、造船業の増大に合わせて増えています。

ただし、造船業と全く一体ではなくて、船用工業自体が世界市場の中で競争し、韓国で作る船に対しても製品を供給しており、また別の市場があるということです。

II 海事行政編

1 概要

○ 海事行政の3つの柱

こういった状況の中で私どもが海事行政として進めている内容についてご紹介いたします。今、海事行政につきましては主に三つの柱に施策を整理できます。

一つは「安定的な海上輸送のための総合対策」ということで内航海運、外航海運の発展や競争力強化という点です。離島航路や旅客船の分野も含まれます。

二つめは造船業も含めた「クール・シッピングの推進」です。地球温暖化対策の中で海運分野の低炭素化を進めていくという柱です。

三つめが「安全・安心な海上交通の実現」ということです。最近のトピックとしては国際海上輸送の安全確保ということで、二つの海峡、ソマリア沖の海賊対策やマラッカ・シंगाポール海峡の安全対策が含まれます。それから船舶や船員に着目した検査・監査の実施による安全性確保向上。こういった海運を支える船員の養成。従来ですと船員離職者対策が中心でしたが、現在は新規の内航船員の確保、あるいはあま

2 各論

① 安定的な海上輸送のための総合対策

○ 内航海運・内航フェリーの抱える課題

重複しますが、内航の課題に、二つの高齢化があります。(資料13)

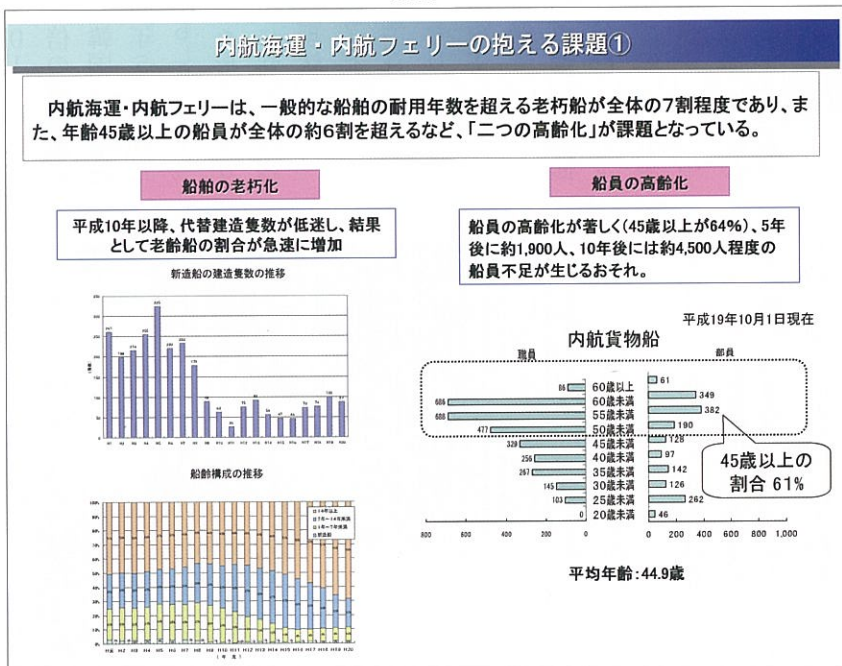
一つは船舶の老朽化です。徐々に大型化しているわけですが、新船の建造量は左上のグラフです。2001年のように新造船が内航船では26隻しかなかった時もありましたが、かつて毎年300隻位あった新船が、最近では100隻を割る新船しか入ってこない状態です。下

りにも減りすぎた外航船員の確保等、確保・育成に比重を移しながら船員政策を進めています。

のグラフにありますような船齡構成で見ますと、船齡が14年以上の船舶が70%近くを占め古い船が非常に増えている状況です。

二つめは船員の高齢化です。45歳以上が61%を占める。50歳以上でも50%を占めるという状態です。10年後にこの50歳以上がリタイアしますと、極端に船員の数が足りないということになるわけです。これから大型化が進んで船員の数が減るとい

資料13



ことを前提にしても、需要に対して十年後には、4500人の船員不足が生じる状況が想定されています。そういった中で優秀な若い船員をどうやって確保するかということが大きな内航海運の課題になっているわけです。

また、内航海運においてもリーマンショック以降の景気低迷の影響を受けております。(資料14) 21年4月を底にして若干は上がっているというものの、やはり景気低迷の影響を受けております。現状はなかなか新しい船員を雇う状況にないという

ことで、せっかく海運関係の学校を卒業しても就職が難しいという状況で、先程の将来的な状況を考えると、長期・短期で別の様相であり、課題を生じます。

○フェリー事業の近年の輸送動向
 阪神九州間航路等については去年のリーマンショック以降景気低迷により物流量がかなり落ち込んでいます。高速道路料金の割引も時期を同じく実施されて、特にトラックは平成20年の秋から夜間割引が拡大されました。景気低迷と高速道路割引と

いった二つの要素もあって輸送量減が起きているという状況です。

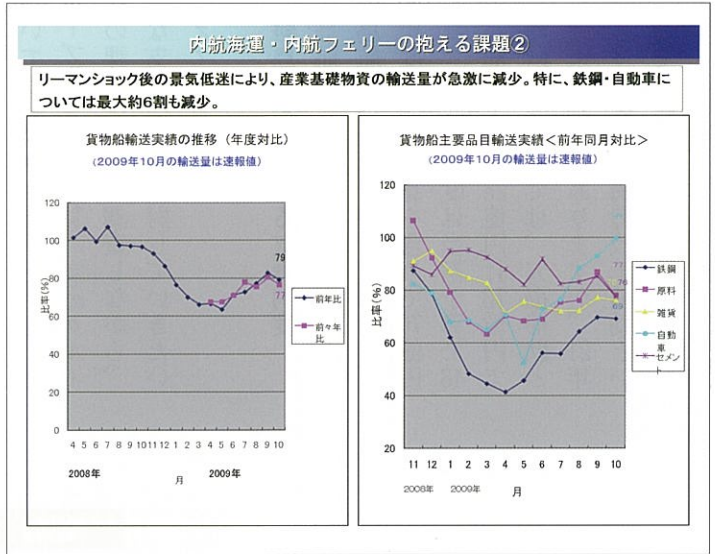
九州の航路に比べると、比較的北海道は、フェリーに乗らないと車両は渡れないということがありますので、フェリー利用に、多少落ち込みはあるものの堅調に推移しています。両者を比較すると状況が違っているということがあります。

○安定的な国内海上輸送のための総合対策
 政策の基本的方向性は中段に書いてあります。(資料15) 離島航路は

航路の維持・確保、構造改革の推進を図ること。

フェリーについてはコスト縮減と需要喚起、モーダルシフトを促進すること。フェリーはモーダルシフトの受け皿であるという認識のもと、一方でフェリー自体の燃費の改善を図る、そういったものを合わせて促進するということを我々の政策としていきます。フェリーについて省エネ化、省力化による運航効率化や、サービス改善による利便性向上については補正予算でいろいろな措置を講じているところです

資料14



資料15

安定的な国内海上輸送のための総合対策

概況と課題

- 離島航路は、住民の生活の足であり、かつ、生活必需品や産物、特産物も運ぶ唯一の手段。本土より深刻な人口減少、高齢化が進み、運航欠損増大のおそれ。
- フェリーは、住民の生活の足であるとともに、モーダルシフトの主要な受け皿。高速道路料金引下げ等により輸送量が大きく減少。
- 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。著細事業者が多数。船舶の老朽化、船員の高齢化が進む。

離島航路の例(塩屋市) フェリーの例(太平洋フェリー) 内航海運の例(浪速タンカー)

政策の基本的方向性

- 離島航路は、航路の維持・確保、構造改革の推進
- フェリーは、コスト縮減と需要喚起、モーダルシフト促進
- 内航海運は、輸送力の安定的確保、産業構造改革

当面の重点施策

- 離島航路は、
 ・欠損補助による航路の維持・確保
 ・構造改革補助を通じ、関係者が一体となった航路の維持・再生の計画策定、省エネ船等効率化船舶への代替、公設民営化の推進等の支援
- フェリーは、
 ・省エネ化、省力化による運航効率化やサービス改善による利便性向上を通じ、陸上輸送に対する競争力強化、航路の維持・活性化
- 内航海運は、
 ・共有建造制度等を活用した代替建造の促進、船員の育成・確保

資料16

離島航路に対する支援制度

48億円[前年度比約1.25倍](21年度予算)
 +補正予算 25億円

離島航路補助・構造改革支援制度

離島航路補助 [欠損補助]

- 補助対象要件(唯一航路)の見直し
- 補助金の算定基礎の対象航路を広げハードルを緩和

離島航路構造改革補助

- 航路改善協議会、航路診断・経営診断、航路改善計画
 ~ 計画策定費、専門家の派遣費用等を支援
- 公設民営化のための船舶買取り・船舶建造など
 ~ 船舶の買収・建造費の最大3割を支援
- 省エネ船舶、需要実態に合わせた船舶への建造
 ~ 事業者に対して船価の1割を新たに補助
- 経営努力に対するインセンティブ
 ~ 収支改善額の最大5割を補助金に上乗せ

地域公共交通活性化・再生総合事業

44億円の内数 [前年度比1.47倍]
 + 補正予算25億円の内数

- 需要喚起・利便向上の実証運航など
- 寄港地の集約、その他航路の再編など
- 船舶設備・航路関連施設の改良など

離島航路効率化・利便性改善実証事業

※20年度は離島航路運航高度化実証調査事業
 10億円 [前年度比3.03倍]

- 外海離島の航路を中心に数件程度支援
- 省エネ・省力化等の設備導入や改造、実証運航に対して支援

地域活力基盤創造交付金

離島航路の新造船の固定資産税減免

【延長】 最初の5年度分 → 1/6
 【拡充】 その後の5年度分 → 1/3

内航海運につきましても二つの高齢化が進む中で新しく共同化を図ること等によって、船員を確保すること、産業構造の改革を進めながら新船を投入して効率化を図るといったことが必要になってくるわけです。

内航海運についても共有建造制度等を活用した代替建造の促進、特に省エネ船にはより手厚い措置を実施しています。先程出てまいりましたがモーダルシフトの推進を図る、例えばエコシップマーク等を活用していく。また、難しい課題はありますが、内航海運事業者のグループ化を推進しています。グループ化については船舶管理会社を活用したグループ化を進めており、そのグループ化の課題をさらに調査しながら、必要な支援措置を検討していきたいと考えております。

○ 離島航路に対する支援制度

離島航路（資料16）につきましては離島航路補助額で申しますと、平成20年度は補正予算を含めて70億円でした。平成21年度は当初予算で48億円、補正予算で25億円計73億円です。補助制度としては、欠損補助という従来の制度がありますが、21年度からは旅客航路構造改革補助ということで、航路毎に航路改善協議会を作っていた中で、例えば公設

民営化等、船舶買取・建造を行う場合の支援であるとか、省エネ船舶や、需要実態に合わせた船舶への建造に対する補助であるとか、そういった構造改革への支援を行い、後々の経営維持に役立てていただくということをやっているところです。

その他、地域公共交通活性化・再生法の適用による海上輸送の利便向上に向けた実証運航等の施策への支援とともに離島航路効率化・利便性改善実証事業であるとか、あるいは、

これは道路関係でありますけれども、地域活力基盤創造交付金、道路の整備と一体的に航路についての手当を合わせたいと支援など、これらを合わせて離島航路の維持確保を図っていきたくと考えております。

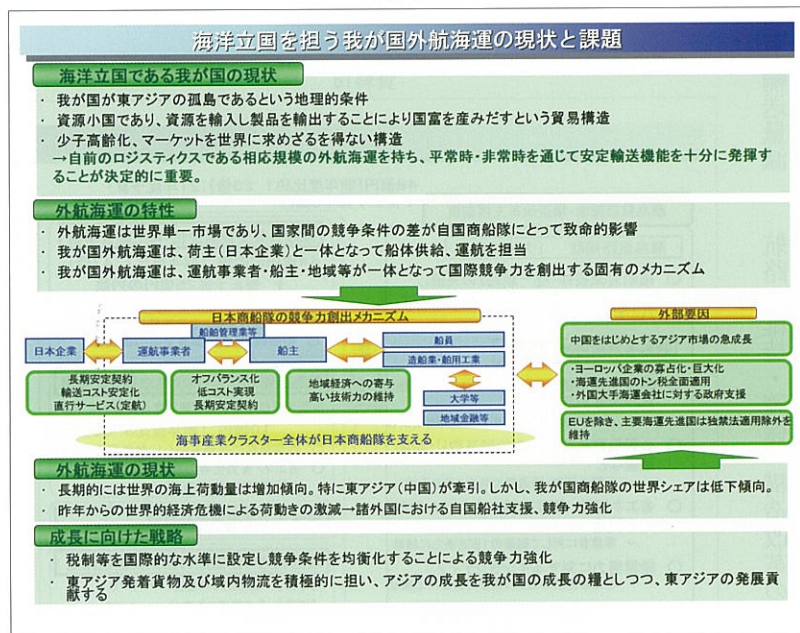
○ 地域公共交通活性化・再生総合事業

地域公共交通の活性化・再生法に

資料17



資料18



再生総合プログラムです。（資料17）そういった中で航路事業についても各地で色々な取組がされており、特に九州においても各地域で航路の再編等の取組がされています。

○ 海洋立国を担う我が国海外航海運の現状と課題

外航海運については、世界単一市場の中で市場競争が行われており、その中で競争条件について日本が不利にならないよう、いろいろな施策

を進めていくことが必要です。(資料18)それは具体的に、例えば外国と比べて税制負担の不均衡というのが少ないようにするといった取り組みもその一つです。

また、今後の外航海運の競争力を確保する中で日本の持っている潜在力を活かす、例えば、内航、造船、船員といった海事産業クラスターの連携を強めていくことで競争力を増すということも一つです。

外航海運の多くは便宜置籍船にシフトしていますが、運航事業者が所有する船舶のほかに、実は外国船籍になっている船舶のうち700隻くらいは、四国・九州を中心にした船主が持っており、日本商船隊をオーナーとしてクラスターを構成し、支えているところがあります。

日本の船会社の発注先では70%以上が日本の造船会社に発注されるということで、日本の海運会社と造船業界は密接不可分のところがあります。日本の造船業の技術力で10%でも燃費が下がれば日本海運の競争力は格段に増します。こういった日本海運の海事産業全体での連携を強めていくことが、日本の商船隊の競争力を増していくというところで重大なことだと思えます。図の中の「成長に向けた戦略」というところに、この辺りの考え方をまとめています。

○ トン数標準税制

平成20年に海上輸送法等の改正を行い、トン数標準税制を新たに制度として導入しました。このトン数標準税制は、日本船舶・船員確保計画を作成し認定された事業者の日本船籍に適用されます。トン数標準税制はギリシヤから始まって他の国も次々と導入されておりますが、米国を除く他の国では便宜置籍船も含む商船隊全体にこの税制が適用される状況にあります。

税制の仕組みは、外航船社の法人所得に対して30〜40%の法人税、事業税をかけるということではなくて、船ごとに想定されるみなし利益を基に課税標準を決めていく、1純トン当たり120円とか90円とかの定額に純トン数や運航日数を乗じて決めていくという税制です。

みなし利益を起えた利益部分は基本的に所得税、法人税の対象から外していくということになり、結果として、外航船で多額の利益を計上する場合についての減税効果が生じることになるわけです。日本のトン数税制においては、これを日本船舶に限って適用することによって、日本船舶あるいは日本船員を合わせて増やすという政策的な目標を加味して、このトン数標準税制の設計を行っているところですが。

前述のとおり、トン数標準税制を適用されるためには、日本船舶・船員確保計画を出していただいて、この計画期間の5年間に、日本船舶を増やし、かつ、日本人船員を養成・確保するという計画を実行することが必要です。現在、平成21年3月24日までに10社が認定されておりまして、これに基づく日本船舶・船員確保計画では5年間で日本籍船を、これら10社の中においてですが、2・

1倍にする。それから外航日本人船員の訓練について688人を新たに訓練する。外航日本人船員を1138人確保することが、この税制の適用とあわせて計画されています。

このトン数標準税制の他にも船舶の特別償却であるとか、買換特例、国際船舶所有権の保存登記の税率軽減であるとか、こういった税制を適用して外航船舶の競争力の均衡を図っていくというしていますが、まだまだ日本の税制を各国と比較すると十分との指摘もあります。

②クール SHIPPINGの推進

次に、造船も含めたクール SHIPPINGの推進です。国際海運分野での世界のCO₂排出量は約9億トンで、ドイツ・カナ国のCO₂排出量と同等です。一方において海上輸送量は急

激な勢いで伸びております。内航海運分野では、モーダルシフトの受け皿として期待される一方で、経営環境が厳しい中、新技術導入によるCO₂の削減を図っていかないとけない状態です。そういう中で私どもは、クール SHIPPINGの推進ということで、造船業、あるいは新技術導入と一体として海運全体のCO₂削減を図っていかたいと思っています。

○ 国際海運におけるCO₂排出削減に関する国の施策

〜海洋環境イニシアティブ
(2008〜2012)〜

船舶の省エネルギー技術開発について産学官で連携し、革新的な新技術の開発に向けた取組みの支援を行っていくとともに、さらにその新技術の普及促進に向けて、国際標準化し、国際機関のルールとして拡大をしていくという戦略です。(資料19)これを日本が主導することによる結果として、日本の国際競争力を先行・確立していくことができます。

これにより2030年では世界全体として1億トンのCO₂削減を目指していきたいと思えます。この12月コペンハーゲンで京都議定書以降の合意を目指してCO₂削減について交渉が行われるわけで、鳩山首相も25%の削減と言っているわけです

資料19

国際海運におけるCO2排出削減に関する国の施策
～ 海洋環境イニシアティブ (2008-2012) ～

現在京都議定書の枠外におかれ、排出量増大が懸念される国際海運からのCO2排出削減を目指し、新技術開発の支援、普及等の施策を一体的に実施。

国際海運からのCO2排出の現状

- 現在、国際海運は京都議定書の適用対象外。CO2排出削減の枠組みは未確立。
- 総排出量の3% (約9億トン・ドイツに相当)のCO2排出
- 海上輸送量の飛躍的伸びに伴い、排出量が増大
(海上輸送の伸び: 年平均4%)
1995年: 2.0億トンマイル
2005年: 2.9億トンマイル

海洋環境イニシアティブ

革新的な船舶の省エネルギー技術の開発
海上輸送のCO2排出量30%削減を目標とした革新的省エネルギー技術を開発。

○ 具体的研究課題例
摩擦抵抗の低減、主機改良・排熱回収、高効率プロペラ、運航管理システム 等

一体的に推進

新技術の普及促進に向けた国際標準化戦略の推進
船舶からのCO2排出削減に係る国際的枠組みづくり、世界に先駆けた環境エンジンの開発・国際標準化等の推進により、我が国の革新的な船舶の省エネルギー技術の普及を促進。

施策のもたらすインパクト

環境保護 (CO2大幅排出削減)
革新的省エネルギー船舶の普及によるCO2排出削減ポテンシャル:
2030年: 最大1.0億トン

経済成長
○ 海産産業の国際競争力強化、海上輸送効率化
○ 地域に裾野の広い関連産業と共に立地する造船業の発展により、地域経済の活性化に貢献

資料20

造船技能者育成支援について

・ 全国6ヶ所の地域研修センターにおいて、溶接・ぎょう鉄などの新卒・中途採用者の即戦力化のための座学・実技研修や中堅技能者への専門技能研修など、技能取得の各ステップにおいて効率的な訓練を実施
・ 中小型造船工業会が教育カリキュラム、教材作成と設備の整備支援等を行い、研修センターへの運営を支援
・ 国は、技能者育成支援スキームの円滑な立ち上げを支援するため、教材開発や教育設備の整備を支援 (平成16～19年度 補助総額1.8億円)

| 国土交通省 | 地域研修センター | 実施内容 |
|---|---|---|
| <p>平成16～19年度 補助総額1.8億円</p> <p>造船技能開発センター</p> <p>(社)日本中小型造船工業会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新人等教育支援 ・ 専門技能研修支援 ・ 設備、機材及びコンテンツ (教材)の提供 ・ 運営協力 | <p>因島 技術センター 1994年4月開設 研修定員45名</p> <p>今治地域 造船技術センター 2005年3月開設 研修定員50名</p> <p>大分地域 造船技術センター 2006年1月開設 研修定員40名</p> <p>東日本 造船技能研修センター 2006年2月開設 研修定員40名</p> <p>長崎地域 造船技術センター 2006年2月開設 研修定員35名</p> <p>相生 技術研修センター 2008年3月開設 研修定員10名/年度</p> <p>平成21年度 研修受講生: 363人</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 新人等教育研修 ・ 専門技能研修 (溶接、切断、塗装、組立、ぎょう鉄、配管組立等) ・ 安全教育 <p>写真: 研修に習うぎょう鉄作業風景</p> |
| | <p>地方自治体・厚生労働省</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域研修センター運営費補助 ・ 受講中技能者の資金補助 | |

資料21

海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律
(平成21年6月19日成立、7月24日施行)

概要

○ 海賊行為の定義
船舶(軍艦等を除く。)の乗組員等が、私的目的で、公海又は我が国領海等において行う、
① 船舶強取・運航支配、② 船舶内の財物強取等、③ 船舶内にある者の略取、④ 人質強要、
⑤ ①～④の目的での船舶侵入・損壊、他の船舶への著しい接近等、凶器準備行為の行為

○ 海賊行為に関する罪
・ 上記の海賊行為をした者は、その危険性・悪質性に応じた刑に処する。

○ 海上保安庁による海賊行為への対処
・ 海賊行為への対処は海上保安庁が必要な措置を実施する。
・ 海上保安官等は、警職法第7条の規定による武器使用のほか、他の船舶への著しい接近等の海賊行為を制止するため、他に手段がないと信ずるに足りる相当な理由のあるときには、その事態に応じ合理的に必要と判断される限度において、武器使用(停船射撃)ができる。

○ 自衛隊による海賊行為への対処
・ 防衛大臣は、海賊行為に対処するため特別の必要がある場合には、内閣総理大臣の承認を得て海賊対処行動を命ずることができる。承認を受けようとするときは原則、対処要項(海賊対処行動の必要性、区域、部隊の規模、期間等を記載)を内閣総理大臣に提出。
・ 内閣総理大臣は、承認をしたときには、国会報告を行う。
・ 自衛官に海上保安庁法の所要の規定、武器使用に関する警職法・本法の規定を準用する。

けれども、国際海運におきましては、その単一市場の中で便宜置籍船が多いという状況から、他の分野のように各国単位でCO₂削減量を義務付けても、それを避けて、厳しくない便宜置籍国に船が移っていくだけという特徴があります。我が国としては、国際機関の下で世界一律で船舶毎の省エネ対策とその推進を図っていくべきであると思っ

ています。鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用し、スーパーエコシップを重点的に増やしていくことを行っています。

スーパーエコシップについては大きなディーゼルエンジンに替わって、電源をディーゼルエンジンで供給し、モーターで推進するというものです。CO₂排出量で約20%の削減、NOx排出量で約40%の削減ができます。また、船舶の形状が比較的自由で、貨物スペースがこの導入によって増えるということがあります。就航隻

数はまだ少ないのですが、徐々に内航船舶についても、その例が増えていく状況です。旅客船についても、宮島航路で導入されました。非常に静かな船を実現できるということです。

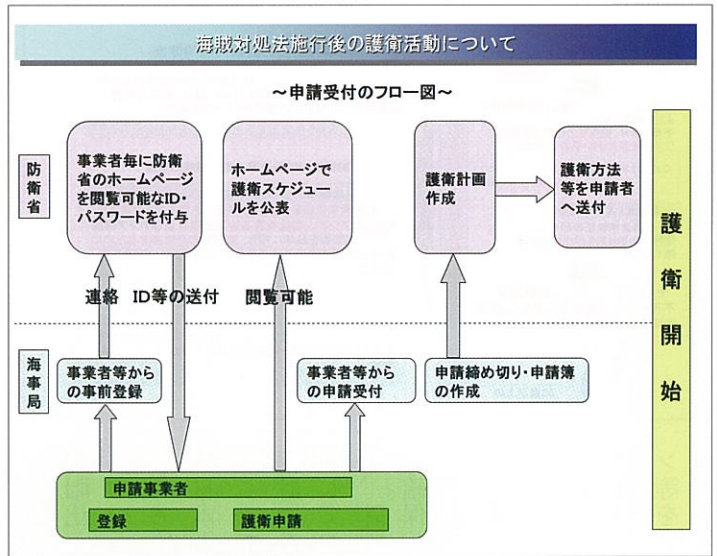
造船技能者育成支援について
もう一つの造船分野の課題ですが、造船の長きに渡る不況対策の中で、内航と似ていますが、造船技術者の高齢化がすすんでいる状況があります。その中で技術力をどうやって保持継承していくかということで、造

船技能開発センターを中心として各地に造船技術センターを作ってきたところでは、(資料20)九州でも、大分、長崎の二地域で設立されています。

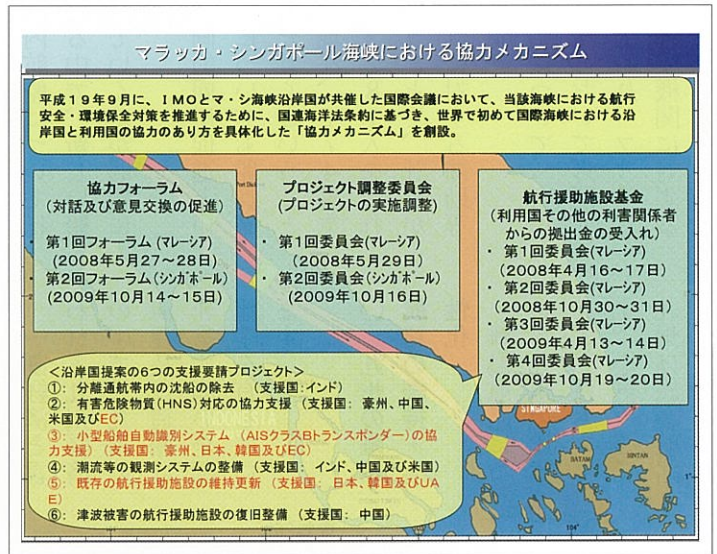
③安全・安心な海上交通の実現
海事行政の基本は、海上輸送・船舶の安全性確保・向上であり、国としては、検査・監査等執行体制の整備であるとか、船舶油濁損害対策の推進ということについて、本省・地方運輸局一体として取り組んでいます。

第7回 海事振興セミナー

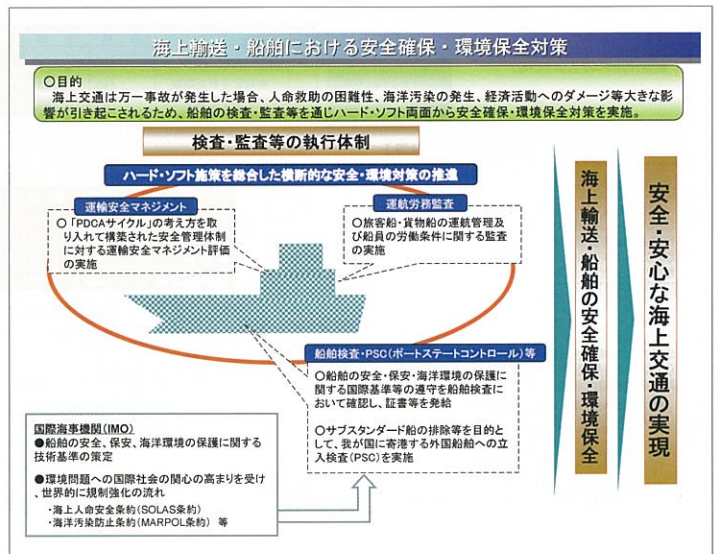
資料22



資料23



資料24



ここでは、主に、国際海上輸送の安全確保ということで、ソマリアの海賊対策、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策についてご説明し、それからもう一つ、安全・安心な海上交通を確保する上で必要なヒューマンパワー、船員の確保・養成についてお話しします。

○ ソマリア沖・アデン湾の現状と海軍局における海賊対策

ソマリア沖においては、海賊行為が頻発しており、各国とも艦船を派遣し海賊抑止行動に務めているところ

ろですが、日本政府としても、日本関係船舶を対象にして海上自衛隊を21年3月に派遣しましたが、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」(資料21)が6月成立して7月に施行されております。それ以降につきましては、外国船舶も含め海上自衛隊が護衛活動を行っている状況です。

○ 海賊対処法施行後の護衛活動について

こういった中で海軍局としては、日々、護衛活動を申請する船舶につ

いての受付窓口を行っております。その護衛計画にいたる中で船の申請に基づく対象船舶の選定を行なっております。(資料22)

○ 護衛活動

今、ソマリア沖の900kmで護衛艦2隻によって、艦船とヘリコプターによる護衛が行われています。こうした、エスコート方式をとっているのは韓国とインドなど少数ですが、20か国がこの地域で警備活動を行っている中、殆どの国はゾーン方式で分担して警備しているわけですが、

海賊に15分で強襲されてしまう中で、エスコート方式というのは100%の対応というか、安全が確保される強みがあります。

○ マラッカ・シンガポール海峡における協カメカニズムに対する関係各国の資金協カ

マラッカ海峡は非常に細長い海峡で、船舶航行にとってなかなか難しい海峡ですけれども、日本が40年に亘って関連航行施設等の整備を支援してきたのですが、国連海洋法条約のもとで「協カメカニズム」(資料

資料25

海事関係の人材の確保・育成の推進

施策の背景・目的

日本人船員の激減する外航海運
 ○ 貿易量の99.7%を担う外航海運。
 外航日本人船員は、厳しい国際競争により、極端に減少。また、世界的な船員不足により、欧州等との間で優秀なアジア人船員の囲い込みが顕著。
 ○ 外航日本人船員：約5万7千人（昭和49年）
 ー約2,600人（平成20年）

高齢化・人手不足の内航海運
 ○ 国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資の約8割を担う内航海運や年間1億人が利用する国内旅客船。
 その人的基盤である内航船員は不可欠だが、高齢化が著しく、海運を支える人材が枯渇するおそれ。
 内航船員の年齢構成（平成20年10月1日現在）
 50歳以上の割合 54%

日本人船員の計画的雇用促進
 改正海上運送法に基づき、日本船舶・船員確保計画を策定し、認定を受けた事業者が計画に従い、船員の確保、訓練を行った場合に訓練費用の一部を補助する事業を実施

アジア地域における外国人船員養成の支援
 乗船実習設備やノウハウが不足しているアジア諸国に対し、船員教育に係る知識及び技能のスキルアップ等を目的としたアジア人船員教育者の育成事業及びアジア諸国の船員志望者を日本に招き、海技資格を取得するために必要な乗船履歴付与等を目的とした開発途上国船員養成事業を実施

海事産業を担う人材確保のための広報・宣伝
 海事産業の将来を担う青少年に海の仕事の魅力や重要性などについて理解を深めてもらうための広報・宣伝等を実施

船舶検査、PSC（ポートステートコントロール）を行っています。（資料24）その最前線として、九州運輸局としての役割は大きいわけですが、これを確実にやっています。

外航船舶については、あまりにも2600人と少なくなった外航船員数です。（資料25）日本商船隊の管理をするにも困難な数字に落ち込んでいます。これをいかに増やしていくかが、それから内航船については高齢化が進んでいる中で、新しい船員をいかに確保していくかが問題になっています。

日本人船員の計画的雇用促進ということで、内航船についても船員確保計画を出していただくということにしてあります。現在、174事業者、計画としては2281人をこれで確保したいということで、計画が出てきており、これに対する補助等の支援をしています。

それから外航船舶について、官民連携してアジア地域において外国人船員の養成を進めており、フィリピン等を中心として養成機関に対する支援、あるいは乗船実習への支援、

指導者の育成ということを行っているところでは、あわせて海事産業を担う人材確保のための海事業務の魅力や重要性についての広報・宣伝も行っていきます。

2%、離島航路では31・9%を占めています。九州は離島が多く、その離島航路の大半が本土から距離がある外洋離島の航路である特色があります。離島航路補助でみてみますと、20年度では九州に対して国庫補助は33億円で、全国の47・2%が九州に交付されているということです。まさに離島航路支援の半分は九州で実施されているという実態で、交通機

九州の海事行政

1 九州の海事行政

III 九州編

九州の離島航路の維持・活性化

九州の離島航路の維持・活性化

九州の離島航路の維持・活性化

資料26

九州の離島航路の維持・活性化

【離島航路の現状】

九州には多くの島嶼が点在していることから、管内の離島航路数は97航路となっており、管内一般旅客定期航路数（142航路）の68%、全国離島航路数（304航路）の32%を占めている。

| | 九州 | 全国 | 対全国比(%) |
|---------------|-----|-------|---------|
| 旅客航路数(定期・不定期) | 312 | 1,622 | 19.2 |
| 一般旅客定期航路数 | 143 | 582 | 24.6 |
| 離島航路数 | 97 | 304 | 31.9 |

【離島航路維持・整備のための支援制度】

離島航路の維持・整備

離島航路は、離島住民の生活航路として、また、地域経済の振興・発展に欠くことができない重要な機能を果たしているが、離島における過疎化の急速な進行による輸送需要の減少、燃料費等運航経費の増大等により航路経営が困難なところも多く、九州管内の離島航路の半数（48.5%）の47航路が国庫補助航路に指定され、航路の維持・整備が図られている。（離島航路欠損補助）

| | 九州 | 全国 | 対全国比(%) |
|--------|-------|-------|---------|
| 事業者数 | 40 | 111 | 36.0 |
| 航路数 | 47 | 121 | 38.8 |
| 国庫補助金額 | 3,340 | 7,080 | 47.2 |

※ 国庫補助金額(百万円)

航路改善協議会

本年度から離島航路の経営の安定・持続的な維持・活性化を図るため、航路毎に関係者からなる「航路改善協議会」を設置し、経営診断の実施をはじめ離島航路の諸問題を把握・検討し「航路改善計画」を策定することとしており、これらの取組みを積極的に推進するとともに、「航路改善計画」に基づく支援制度（離島航路構造改革補助）についても活用を図ることとしている。

【今度の航路改善協議会設置のスケジュール】
 本年度において2地区3航路での設置を予定
 ・福江～久賀航路(長島)
 ・大島～佐伯航路(大分)
 ・蒲江～須島航路(大分)
 (参考)地域公共交通活性化・再生事業活用による航路再編等検討航路
 ・宗像地区航路(地島・鐘崎航路他1)
 ・五島内航路(鏡島・福江航路他6)
 ・松浦地区航路(阿古・御厨航路)

【対象船舶数】
 26事業者 29航路 使用船 32隻

【離島航路構造改革補助】
 ○ 航路改善協議会、航路診断・経営診断、航路改善計画
 ～ 計画策定費、専門家の派遣費用等を支援
 ○ 公営民営化のための船舶買取り・船舶建造など
 ～ 船舶の買収・建造費の最大3割を支援
 ○ 省エネ船舶、需要喚起に合わせた船舶への建造
 ～ 事業者に対して船舶の1割を新たに補助
 ○ 航路経営の健全化（21年度限り）
 ～ 健全化に必要な費用を補助(船舶の残存簿価相当分)

ています。

○ 造船アイランド・九州をめざして

造船分野ですけれども、九州は建造量で2008年実績で、いわゆる運輸局の所管別で29%を占める状況です。27%位日本が占めている中で、九州が29%ということになりますと、世界の10%近くをこの九州で建造していることとなります。その意味で九州は世界の中でも造船アイランドと言える地域です。こうした地域だからこそ、先程申し述べた造船技術者の育成・確保、造船技術の開発などで九州の地が積極的にリードしていく必要があるということです。

2 九州圏広域地方計画

そういった状況を踏まえて、策定されたばかりの九州圏広域地方計画の中で九州の海事産業の位置付けの重要性をみてみたいと思います。

○ 九州圏広域地方計画の構成概要

これは21年8月に九州圏広域地方計画として新たに定められたものです。(資料27) 従来、全国総合開発計画の中で、いろいろな地方のあり方も含めて議論がされてきたわけですから、今回、新たに国土形成

資料27

九州圏広域地方計画の構成概要

区 域：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県の7県（人口：約1,335万人、域内総生産：約44兆円）
九州圏広域地方計画協議会（会長：松尾新吾 九州経済連合会会長） ※平成21年6月9日第2回協議会時点

| | | | | | | | |
|---------|--------|-----------|----------------|------------|-----------|--------------|--------------|
| （県・政令市） | | （市長会・町村会） | | （隣接地方公共団体） | | （経済団体） | |
| 福岡県知事 | 大分県知事 | 北九州市長 | 九州市長（宮崎市長） | 山口県知事 | 九州経済連合会会長 | 九州商工会議所連合会会長 | 九州商工会議所連合会会長 |
| 佐賀県知事 | 宮崎県知事 | 福岡市長 | 九州地区町村会長（添田町長） | 沖縄県知事 | | | （国の地方支分部局長） |
| 長崎県知事 | 鹿児島県知事 | | | | | | |
| 熊本県知事 | | | | | | | |

キーコンセプト

東アジアとともに発展し、活力と魅力あふれる国際フロンティア九州

戦略目標

- 東アジアへのフロントランナーとして発展する九州圏の形成
- 基幹都市圏を核とした多極型国土構造と九州圏の一体的な発展
- 災害・環境ハザード最前線における安全・安心で美しい九州圏の形成
- 拠点都市圏と多自然居住地域の交流による都市自然交流圏の形成
- 生活中心都市圏を核とした安心でゆとりある基礎生活圏の形成
- 離島・半島、中山間地域等の地理的制約を克服する豊かな定住環境の形成
- 九州圏の各地域の個性を活かした先導的な地域づくり

プロジェクト

- 東アジアと我が国の関係をリードする魅力ある国際交流フロンティアの形成
- 九州圏の持続的な成長を実現する成長型・牽引型産業群の形成
- 東アジアへの近接性等を活用したフード・観光アイランドの形成
- 新たな発展を実現する東アジア、広域ブロックとの交流・連携の推進
- 東アジア、近畿圏以西と直結する九州新幹線の整備・インバウンドの最大化
- 多極型国土構造の極となる個性で魅力ある基幹都市圏の形成
- 文化・知識集約化による創造的都市の形成と多様な人材の育成
- 九州圏の一体的な発展を実現する基幹都市圏連携の形成
- 減災の視点も重視した災害に強い地域づくり
- 安全で安心な暮らしを支える広域セーフティネットワークの形成
- 美しく自然豊かな環境・景観に親しみ継承していく地域づくり
- 我が国を先導する環境負荷の少ない環境先進圏の形成
- 地球環境に親しく持続可能な低炭素社会・エネルギー先進圏の形成
- 広域的な都市的利便性を実現する拠点都市圏の形成と集約型都市構造への転換
- 水・食・安全等の互恵関係を促進する都市自然交流圏の形成
- 生活支援機能の維持・向上を実現する基礎生活圏と生活文化交流圏の形成
- 誰もが安心とゆとりを実現できる子育て・生活環境の形成
- 生活活動に密着した地域産業の新たな展開
- 地理的制約を克服する生活インベーションの展開
- 離島地域における海洋性気候等に恵まれた豊かな定住環境の形成
- 恵まれた地域資源を活用した先導的な創造性あふれる地域づくり
- 多様な活動主体を核とした地域づくりと地域の担い手育成

資料28

東アジアと共に発展し、活力と魅力あふれる国際フロンティア

【主要なプロジェクトの概要】

東アジアと我が国との関係をリードする魅力ある国際交流フロンティアの形成プロジェクト

【東アジア（環黄海）を軸とした産業・経済交流の推進】

- 環黄海経済・技術交流会議等を通じた貿易・投資、技術・人材等の相互協力による経済交流の推進

九州圏の持続的な成長を実現する成長型・牽引型産業群の形成プロジェクト

【カーアイランド】

- 北部九州地域における自動車生産拠点の形成
- 九州自動車産業振興連携会議を活用した自動車部品メーカー等への企業誘致の促進
- 次世代自動車の研究開発・生産技術拠点の形成
- 半導体産業と自動車産業の融合に向けた北九州市におけるカーエレクトロニクス研究開発拠点づくりの推進

【シリコンアイランド】

- 世界市場で通用する技術の確立
- 大分における半導体群集・最先技術等、産産の立地
- 東アジアをリードする特色ある研究開発・生産技術拠点づくりの推進
- 次世代成長期待産業
- 熊本における研究開発支援を始めたソラー関連産業集積の促進
- 造船アイランド形成に向けた造船産業への支援推進

東アジアへの近接性等を活用したフード・観光アイランドの形成プロジェクト

【フードアイランド】

- 東アジアへの輸出も視野に入れた高品質で個性溢れる食料供給基地の形成
- 福岡における「あまおう」を始めとする海外でも魅力的な農産物等の生産地づくりの推進

【観光アイランド】

- 海峡・海洋を介した国際観光圏の形成
- 九州新幹線や韓国高速鉄道等を活用した韓国との観光連携の推進
- 自然・歴史・風土等を活かした魅力溢れる国際観光地の形成
- 世界最大のカルデラを有する阿蘇・くじゅう国立公園における滞在交流型観光地づくりの推進
- ▲高速旅客交通の連携による韓国国際観光圏の形成（イメージ）

新たな発展を実現する東アジア、広域ブロックとの交流・連携の推進プロジェクト

【東アジアのゲートウェイ機能の強化・充実】

- 技術的な空港能力向上策等に関する調査等の結果を踏まえた福岡空港の将来需要への適切な対応、既存空港施設の高質化等の推進
- 東アジア等へのゲートウェイ機能の充実・強化に向けた国際的な港湾機能の強化【博多港等】
- 空港・港湾へのアクセス機能強化のための高規格幹線道路や地域高規格道路等の整備推進

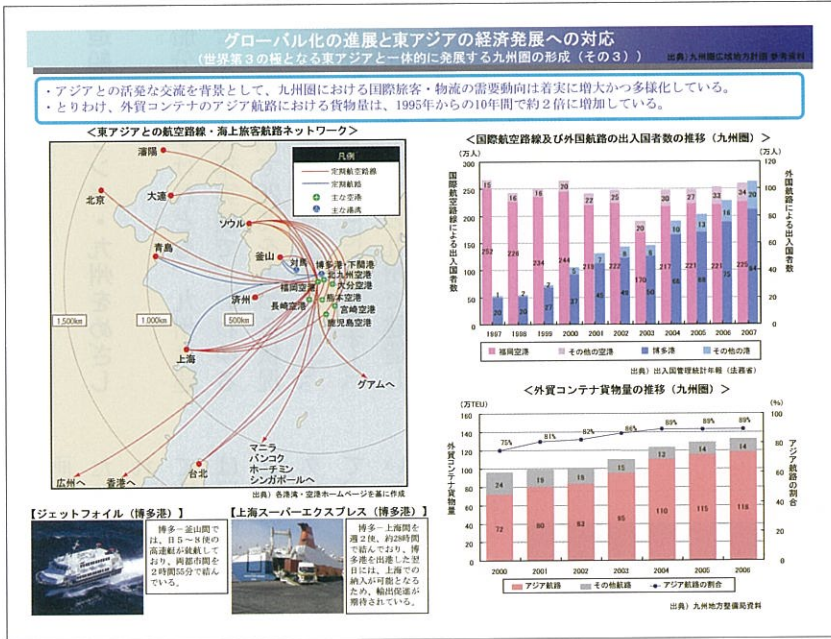
計画という中で、全国計画と地方計画にわけて各々の地域の特徴ある新たな地域戦略が、この計画で定められました。しかも役所主導ではなくて地方公共団体とも連携し、あるいは民間の意見も入れて作るということであり、平成19年2月に、このキックオフのシンポジウムが行われまして、私もパネラーとして参加させていただきました。それが2年半たって、今回計画が出来た

ところですが、キーコンセプトは「東アジアとともに発展し、活力と魅力あふれる国際フロンティア九州」となっており、九州のポテンシャルを表したものとなっています。主要なプロジェクトとして位置づけられていますのが、東アジアとの近接等を背景とする「魅力ある国際交流フロンティアの形成」、「成長型・牽引型産業群の形成」、「フード・観光アイランドの形成」といったもの

です。また、そうしたプロジェクトの一つとして「離島地域における海洋性気候等に恵まれた豊かな定住環境の形成」も位置付けられています。この広域地方計画から、いくつかの部分を取り取ったものが以下の資料です。

○ 東アジアと共に発展し、活力と魅力あふれる国際フロンティア キーコンセプトの中にある東アジア

資料29



資料30



アとの関係を捉えて国際フロンティアを形成しようということなのです。(資料28) アジアに近い九州の交流圏としての機能確保、そうした中でカーアイランド、シリコンアイランド、フードアイランド、観光アイランドがこの広域地方計画の中で位置づけられているところです。その中で、次世代成長期待産業とした項目で、造船アイランド形成に向けた造船産業への支援推進が位置づけられています。

九州はカーアイランドといいますが、九州はカーアイランドといいますが、で全国の10%をめざしていますが、世界の10%近くを占める九州の造船業をとらえ、九州は造船アイランドであるということが、ちゃんとこの地方広域計画の中で、位置づけられているということをご承知いただければと思います。

あわせて「東アジアのゲートウェイ機能の強化・拡充」ということで、

海上輸送の拠点としての港湾等の機能強化が位置づけられています。

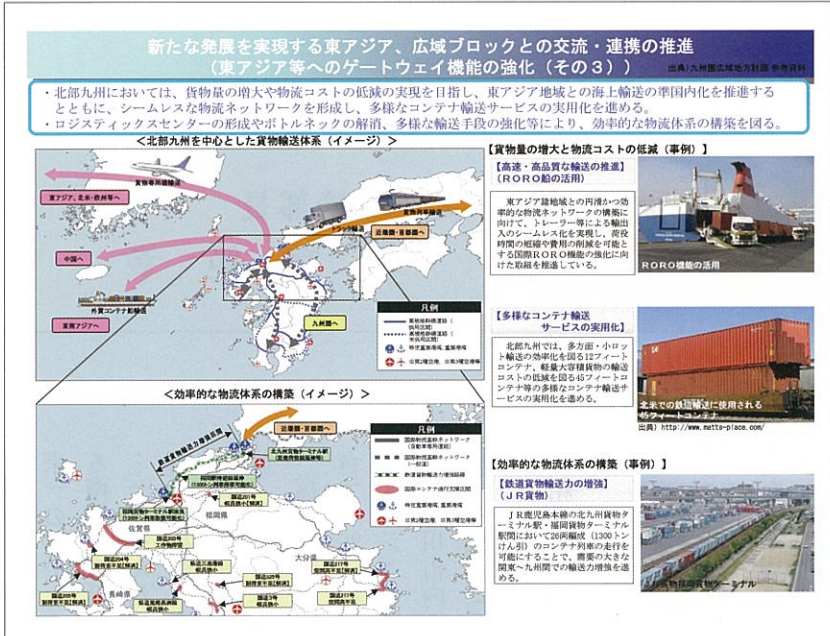
○ グローバル化の進展と東アジアの経済発展への対応

航空・海上ネットワークの重要性という点では、九州の特徴でありまして、九州の出入国者数のうち、青いのが海上輸送、ピンクが航空輸送ですが、九州は海上輸送によって、九州の特徴です。

○ 九州圏の持続的な成長を実現する成長型・牽引型産業群の形成

「造船アイランド」と呼ばれる九州圏ということで計画の資料に記載されています。(資料30) 造船業自体が日本の中で西日本に多く分布する中で、やはり九州の造船が世界の中で10%近くを占めるという状況にあります。韓国、中国との競争の中で、これから厳しい時代を迎えることはあるかもしれませんが、そういう位置づけの中で造船業を九州の代表的な産業として認識しながら、人材の育成、技術の伝承、開発の必要性が謳われています。根底において九州を「造船アイランド」と、九州の人たちに理解していただくことが今後必要になってくようかと思えます。

資料31



○ 東アジアへの近接性等を活用したフード・観光アイルランドの形成
 観光アイルランドの形成の中で、韓国(KTX(新幹線))がソウル・釜山間全線開通する時期が迫ってきています。ほぼ同じ時期に九州新幹線が博多・鹿児島間で縦に繋がります。両者を海上輸送で繋ぐことによって、ソウルから鹿児島までの南北のルート形成ができるということなのです。あわせて中国・韓国・日本との間でク

ルーズがこれから発展することが考えられます。特に中国の旺盛な海外旅行の拡大がありますけれど、その中でクルーズは大きな要素として期待されるところであり、九州としては十分対応していく必要があるかと思えます。
 ○ 新たな発展を実現する東アジア、広域ブロックとの交流・連携の推

東アジアのゲートウェイとしての位置づけの資料です。(資料31) RORO船がフェリーでアジアと結ばれているというのが九州の特徴です。コンテナ輸送だけではなく、両開きになるようなトレラー、これも含めて国際物流の準国内化といった点からの発展も九州では期待されます。
 シャーシ自体、あるいはトレラー自体が両方の国の間を行き来すると

いうのは、前提条件の整備ですとか、いろいろなものが必要なわけですが、それでも、そういうポテンシャルティがすでに芽生えてきています。あわせて鉄道につきましても東京貨物ターミナルから福岡貨物ターミナルまで26両編成といった増強計画が、もうすぐ完成するという状況です。
 こういったものを踏まえて九州のゲートウェイとしての力を確立していく必要があると思います。

以上、海事産業の現状をおさらいするとともに、今後の発展を目指した海事行政の概略をご説明し、こういう中で九州の重要性をお話させていただきました。九州はアジアへのゲートウェイ、アジアへのフロンティアという位置づけがあります。九州は今、世界遺産の暫定登録が三つあるわけです。一つは「宗像・沖ノ島と関連遺産群」。これは古代のアジアとの交流の歴史を反映した遺産です。二つ目が「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」。中世以降の九州が西洋との交流の窓口になった、その証拠としての位置付けにあります。それから明治維新に大きく力を発揮したのも九州・山口の力です。三つ目の「九州・山口の近代化産業遺産群」、海外の技術力を取り入れた日本本の産業発展の中で製鉄・造船等、

九州の果たした役割が大きいところ。歴史的にみても、やはり九州は海外との交流が常に行われてきた地域であり、そしてそれは海上を通じた交流・貿易がきっかけとなり、基礎となったはず。前述の海事の世界で見た中でも、中国の発展ぶりが見てとれるわけですが、この東アジア地域の目覚ましい発展の力を日本の発展にいかに取り込むかが重要な戦略となる中で、九州のアジアのフロンティア、ゲートウェイとしての役割がこれからも期待されることです。その九州の中で特に海運や造船が重要な位置づけとなっていることが若干でもご理解いただければ幸いです。
 ご清聴ありがとうございました。

