

## 第1章 21世紀に向けた海上交通行政の展望

### 1. 序論 - 何故今変革なのか

海上交通局は、省庁再編の一環として平成13年1月6日に海上技術安全局と統合して海事局に再編される。昭和59年に、当時の船舶局と船員局が統合されて海上技術安全局が誕生して以来の、大幅な海事関係行政組織の再編である。「重要な国家機能を有効に遂行するにふさわしく、簡素・効率的・透明な政府を実現する」という省庁再編の理念の中で海上交通局が海事局として再編されることは、海運企業に着目して補助や規制を行ってきた海上交通行政の在り様に変革が求められていることの現れと認識されよう。

特に、我が国が、民間の経済活動に対する行政の介入を必要最小限にとどめ、可能な限り自由な活動を図ることにより民間の活力を引き出そうとする産業政策に転換する中、海上交通行政が、需要行政規制を行ってきた国内輸送の分野で大きく変容すべきことは当然である。平成10年から順次進められてきた船腹調整事業の解消、海上運送法改正、港湾運送事業法改正は、こうした市場原理の考え方に沿って海上交通行政の舵を切ったものであった。改正海上運送法と改正港湾運送事業法が本年10月、11月に相次いで施行されるが、これにより、海上交通行政の改革の第1ステップが実施に移されることになる。

一方、海運は依然として多くの問題を抱えている。我が国外航海運の国際競争力の維持、物流効率化、高度化多様化した利用者ニーズへの対応、海運への期待が大きい地球環境問題への対応など解決しなければならない問題が山積している。これらの問題は市場原理の導入・活用だけでは解決不可能であり、行政の積極的な対応が必要とされている。ただし、問題解決に果たす行政の役割や方法論は、事業規制、指導や助成を中心とした産業行政的手法とは大きく異なったものとならざるをえないであろう。

本章では、今後の海上交通行政に期待される役割について、まず戦後から現在までの海上交通行政を概観・総括し、海上交通行政の変遷を踏まえた上で、展望してみたい。

## 2 . 海上交通行政の変遷

昭和20年に太平洋戦争が終結し、我が国は戦後復興の道を歩み始めた。しかし、我が国海運は戦時中大きな打撃を受け、船舶の81%を喪失するなど壊滅的な状況にあった。「我が国の経済復興と民政安定のためには海運の再建は絶対の要件であった。」(運輸省三十年史)との認識に端的に現れているように、海上交通行政の最重要課題は経済復興に不可欠な基礎輸送力の確保であった。このため、昭和22年から船舶公団による船舶の共有建造が開始され、第一次計画造船がスタートした。さらに、昭和28年には外航船舶建造融資利子補給法が制定され、復興支援のための制度的枠組みが整備された。また、昭和20年代には海上運送法、内航海運業法、港湾運送事業法、離島航路整備法といった海上交通行政の骨格となる法律が相次いで整備された。

昭和30年代に入ると、我が国経済は、設備投資の急増が景気を刺激し、これが国際収支赤字を発生させる循環によって国際収支の深刻な悪化に直面した。海運関係国際収支も、海上輸送力が未だ十分に整備されていなかったことから、大幅な赤字を計上した。その状況は、「日本経済が商品貿易の赤字のほかに貿易物資輸送のために必要とする約5億ドルにちかい龐大な運賃の対外支払に耐え得ず、その大半を自国海運によってかせがねばならない。(中略)日本海運は将来、自国貿易の運送機関として、外貨を獲得又は節約すると共に、世界経済の足としての機能をもつ方向、すなわち、より多くの日本船が三国間輸送に従事して、より多くの外貨を収得するという指向をとらなければならない。」(昭和30年海運白書)というものであり、海上交通行政は国際収支の改善という新たな視点を加えて、積極的に外航海運の整備を強化することになった。このため、昭和35年には利子補給制度を再開し、昭和39年には6グループへの大規模な海運集約を実現した。一方、内航海運や港湾運送においては事業者の零細性が近代化を阻害する原因とされ、その克服が海上交通行政の課題とされた。

昭和40年代は高度経済成長を支える輸送力の増強・整備を推進するとともに、コンテナ化の急激な進展を背景として外航海運の国際競争力の強化を打ち出した。昭和43年、44年の海運白書では、それぞれ、「我が国海運は、企業の再建整備の段階を終え、新しい出発点に着こうとしている。」「新海運政策は、従来の企業救済的助成と異なり、国の助成は外航船に国際競争力を付与するために必要最小限度のものにとどめる。」と指摘しており、再建整

備に取り組みつつ、次第に国際競争力強化に政策の軸足を移していった。

昭和50年代に入り、オイルショックを経て安定成長期に移行すると、「高度成長期のような拡大需要に対する輸送力の整備充実から一転し、一定のパイの中で輸送機関相互が激しい競争を展開する中で、輸送サービスの質的向上を図ることが課題となった。」(昭和53年海運白書)といったように、海上交通行政における課題に明確な変化が見られるようになった。特に、昭和53年に日本船の船腹量が便宜置籍国であるリベリアを除き、実質的に世界最大になる一方で、外航分野で人件費の上昇による競争条件の悪化が深刻化しており、既に昭和48年から始まっていた日本籍船の漸減状況が本格化し、その確保が最大の課題となった。また、海運分野のみならず様々な場面で環境問題やエネルギー問題といった制約要因への対応が要請され、それまでの産業育成的な政策課題とは全く異質な課題に向き合うこととなった。

昭和60年代及び平成においては、外航海運では、プラザ合意以降の急激な円高により日本船籍の競争力が決定的ともいえるダメージを受け、その数を激減させるとともに、国内でもグローバル化が進展・深化し、それに伴う日本経済の構造改革が我が国全体の課題となった。また、環境に対する国民意識の高揚、利用者保護の要請の高まりなど政策課題が多様化し、海上交通行政もそれに対応する必要に迫られた。運輸省においても、このような流れを踏まえ、近年、需要調整規制の廃止など規制緩和に取り組むとともに、モーダルシフトの推進、競争政策の見直し、安全規制の強化、バリアフリー化などの施策を実施してきている。

### 3 . 2 1 世紀に向けた海上交通行政の展望

このように、海上交通行政はその時々々の社会経済情勢の変化に概ね適切に対応してその要請に応えてきたといえよう。しかし、その結果としての今日の海上交通の姿及びこれを巡る環境は、戦後の復旧そして経済成長を主眼としてきたかつての我が国経済の枠組みからは、想定もされなかったものとなっている。

その特徴的なものを示せば次の通りである。

#### ( 1 ) 経済のグローバル化の浸透

経済のグローバル化とは、要すれば国境なき生産・流通・販売であり、これを支えているのがグローバル・ロジスティクス(発地から着地までをつなぐ物的流通のことを指し、広義には取引、決済なども含まれる)である。輸送技術と通信技術の急速な発達を背景としたグローバル・ロジスティクスの進展なくしては、経済のグローバル化もあり得なかった。経済のグローバル化が進展するにつれ、海上輸送を中心とするロジスティクスの重要性が増している。このことを象徴的に物語るのが、国際コンテナ輸送の急速な進展であり、平成元年から平成10年のコンテナ輸送の成長率は、214.9パーセントであり、この間の世界経済の成長率59.2パーセントを大幅に上回っている。

このようなグローバル・ロジスティクスの進展に依存した経済のグローバル化は、我が国経済と我が国海運の双方に、厳しい挑戦状を突きつけている。あらゆる国が、最高品質・最高効率のグローバル・ロジスティクスへのアクセスに恵まれるわけではない。内陸輸送と国際海上輸送とのコントラストが著しい途上国の例を考えれば、このことは歴然だろう。我が国経済全体の国際競争力をフルに発揮するためには、そのインフラとして、国内・国外を通じた最高度のグローバル・ロジスティクスへのアクセスを確保する必要がある。

このことは、直ちに我が国海運が高度なグローバル・ロジスティクスを担うことができるかどうかを問うことになる。我が国海外航海運企業の大きな変貌は、これに答えるための必死の努力の成果ともいえる。規模の利益を求めて、昭和39年の6グループへの海運集約当時には想像もされなかった三社体制が実現している。グローバル・ロジスティクスの中核をなす定期航路事業の活動形態は、個別航路毎のコンソーシアムを超えたアライアンスの時代を

迎え、その活動拠点のグローバルな展開により基幹航路としての日本の役割が低下するとともに、輸送量から当然視されてきたコンテナ本船の日本寄港がアライアンスの経済原理の前で見直しを余儀なくされる事態も現出している。外航海運企業を取り巻く国際競争は苛烈であり、最善の企業努力が払われても、なお、先行きは不透明であるが、真のグローバル・ロジスティクス・サービスの提供に生き残る道があると考えられる。

このような挑戦は、外航海運に止まらない。国内マーケットと見なされてきた港湾、港運、内航サービスもグローバル・ロジスティクス・チェーンに取り込まれており、これらのサービスが高コスト、非効率である場合には、我が国経済が、グローバル・ロジスティクス確保競争に後れをとり我が国経済の競争優位を發揮することが困難になる。激化する一方の国際競争の状況を考えれば、これらの分野でも、グローバル化の波を視野に入れなければならない時代が到来しているといえよう。

## ( 2 ) 競争の激化

経済のグローバル化は、一面、最も要素費用の安い財・サービスを求めている国際的調達行動である。高度な通信技術とグローバル・ロジスティクスが、国境を越えた調達活動を日常のものとするとともに競争を激化させ、また、企業の国籍の持つ意味すら曖昧にしている。外航海運サービスの世界は、その生産物( 外航輸送サービス )の国際性と海運自由の長い伝統の故に、早くからグローバル競争の最前線に立たされたことから、事業活動に必要な人的・物的資源の確保をグローバルに行ってきた分野の一つである。

日本籍船と日本人船員の急減は、このようなグローバルな調達活動の厳しい帰結の一つである。日本籍船と日本人船員は、我が国の海上輸送の中核を担ってきた。しかし、伝統的な日本籍船・船員の生産要素としての国際競争力の低下は顕著であり、純粋な経済的判断で見た場合には、我が国外航海運企業による調達が、次第に困難になってきている。しかし、同時に日本籍船と日本人船員がゼロという日本海運は考えられないし、また、現実にもあり得ない。実際上も、我が国が国際場裏において、その海運力に相応しい発言力を維持し、海運産業の利害を適切に反映させて行くためには、発言力の軽重の重要な決定要因の一つとなる日本籍船を一定量確保して行くことが、当面、不可欠とされる。

自国籍船・船員は、単なる経済的存在でないところに、問題の難しさがあ

る。幾つかの国では、自国籍船・船員を有事の際の安全保障の直接的手段として明確に位置付け、種々の助成措置を講じている。また、海事産業を戦略的産業と位置づけ、自国籍船・船員を自国海事産業の国際競争力確保のための重要な手段としている国もある。我が国でも、様々な議論がなされてきたが、日本籍船・船員の必要性については概ねのコンセンサスがありながら、時代、環境の急激な変化もあって、その位置づけについてはなお課題を残しているというのが現状であろう。安全保障的見地のみならず、様々な角度から、引き続き議論を積み重ね、適切な位置づけを図っていく必要がある。しかし、いずれにしても、従来のままの姿では、日本籍船も日本人船員も、その減少傾向になかなか歯止めがかからなかったであろう。その意味では、国際船舶制度は、日本籍船の経済性を回復し、国際競争力を高める一つの試みであり、特に、日本人船員を船長・機関長の二名とするスキームは、コスト競争力回復の点で画期的である。今後の制度利用状況を踏まえつつ、より利用しやすいものとするため不断の見直しが必要とされる。日本人船員についても、従来の教育・訓練のあり方を検証し、今日の国際競争力の状況やグローバル化を踏まえて、新たな姿を模索していく必要がある。

グローバル化に伴う競争の影響は、具体的な財・サービスに係わる国際競争の面に止まらず、社会の深層にまで及んでいるように思われる。即ち、グローバル・スタンダードの名の下で、公正で透明な競争を是とする考え方である。現今のグローバル・スタンダードについては、事実上米国の価値観の押しつけとの議論もあるが、ビジネス、行政等を現実的に律する規律、思潮として、大きな潮流となっていることは否めない。このような流れの中で、系列取引等の日本的商慣習の多くが変革を迫られている。当然、内航、港運等の国内海運サービス分野も、例外ではなく、より競争的な市場形成、効率的なサービス提供が求められている。前述の規制緩和策が推進されたゆえんである。この考え方の下、行政も変革を迫られている。行政のアカウンタビリティ、効率性の向上、スピード等新たな行政スタイルへの転換が求められている。

### (3) 多様な価値の追求

昭和50年代以降、海運分野のみならず様々な場面で環境問題やエネルギー問題といった制約要因への対応、利用者の視点に立った行政が要請され、それまでの産業育成的な政策課題とは全く異質な課題に向き合うこととなり、

モーダルシフトの推進、利用者保護の徹底、安全対策の強化、バリアフリー化への対応などが図られていることは前述の通りである。これは、豊かな社会の現出、グローバル化の進展等を背景とした価値観の多様化、個の尊重の強まりに対応したものである。こうした傾向は強まりこそすれ、逆行することはないであろう。こうした中で、適切な行政運営を図るためには、従来の産業的な見地から海運事業の発達、調査等に重点を置いた行政姿勢から、市場原理の活用と自己責任原則のもと、最終的な受益者であり多様な価値の追求者である利用者、国民のニーズに密着したものに転換していくことが求められていると考えられる。

#### (4) 世界的規模の成熟した海事産業の存在

世界の海上輸送の16.7パーセントが集中する我が国は、巨大な海事産業の集積を有し、中でも外航海運業及び造船業が世界最大級の規模にあることは周知の通りである。これらの海事産業の基本的使命が、高度なグローバル・ロジスティクスの提供にあることは上記(1)に述べたとおりであるが、同時に、この巨大な産業の国民経済に占める重要性も十分に認識する必要がある。我が国海事産業は、その規模・集積の故に、国民経済上重要な産業のひとつとなっており、地域経済の中核的存在となっている地域も少なくない。従って、我が国海事産業の国際競争力の維持、改善を引き続き図って行くべきことは当然である。このことは、かつての計画造船制度のような、従来型の産業政策の復活を指向するものではない。民間の創意工夫による競争優位の形成が可能となるよう、適切な競争環境の整備を図ろうとするものである。国際海事マーケットは、完全からほど遠く、各国の産業政策等による非関税障壁、補助金等による市場の歪曲、過度なマーケット変動の存在等多くの欠陥が指摘されている。また、海事産業は、その構成企業間の需要・供給を通じて有機的な連携の下にサービスを提供しており、そのシステムとしての機能が極めて重要であるが、産業内部の規制、慣行、発展段階の跛行性等内部問題により、海事企業全体としての効率性が低下し競争基盤が脆弱になっている場合もある。英国等一部の国では、海事産業を一つの有機的な産業の塊(クラスター)としてとらえ、クラスターの競争力向上策に取り組み始めている。巨大な海事産業を有する我が国においても、これらの内外にわたるマーケットの機能を健全に発揮させるため、適切な取り組みをして行く必要がある。

また、我が国が、世界最大級の海事国であることは、国際的責務の大きさを意味している。これまでも、我が国は、IMO等の海事国際機関等において、主要なプレーヤーとしての役割を果たしてきたが、サブスタンダード船の排除、海洋環境保護の推進、海賊対策への取り組み、マラッカ・シンガポール海峡等の国際海峡の安全航行対策のような地球的、地域的課題に、より強いイニシアティブを発揮することが求められている。このことは、より高次で多様な国益の確保という観点からも望ましいことである。

上述の海上交通行政を巡る環境の構造的変化は、いうまでもなく長期にわたって徐々に顕在化してきたものであり、これに対応して行政も変化してきたことは、上記2で述べた通りである。海上交通行政は既に、市場原理の活用による効率性の向上や、モーダルシフト推進、バリアフリー化といった輸送の質的改善への取り組みを強化しつつある。しかしながら、従来の延長線上で物事をとらえていては、大きな構造変化に適切に対応することはできない。21世紀とともに発足する新しい海事局の枠組みの中で、明らかにし、確立して行くべきものである。しかし、これまでの海上交通行政の経験を踏まえて、その立場からの展望を示しておくことは、有意義なことと思われる。

これからの海上交通行政を展望するに当たって、第一に必要な新たな観点は、海事に関する行政の総合的な推進である。上述の変化はすべて、縦割的な対応の有効性を否定又は減殺するものである。特に、上記(4)に示したように、海事産業は、それを構成する産業の相互依存関係が顕著であり、その競争力を維持・改善して行くためには、行政サイドでも総合性が益々重要となっている。その意味で、海上交通局が海事局に再編され、海運、造船、船員という海事に関する行政を横断的・統一的に担当することになったことは、時宜を得たことといえよう。その統合効果を最大限発揮できるよう海事に関する行政を総合的に推進していくことが期待されている。その場合、行政の総合性が海事局の枠組を超えて、国土交通省はもとより行政全体としての総合性を指向すべきことは当然である。統合効果が期待される分野としては、それぞれの規制分野毎の論理に影響されがちであった事業、安全、船員規制の一層の合理化・整合化、適切なハード整備と連携した海運・港湾サービスの向上等の規制緩和の成果の具現、画期的な内航船開発・普及等の新技術も視野に入れた海運サービスの革新等があげられよう。

第二は、利用者の立場にあることを明確にした施策を推進することであ



る。市場におけるルールや、あるいは市場そのものの整備による公正な競争環境の実現を通じて、最終的に利用者・荷主が利益を享受できるようにすることが重要である。これまでに述べてきた各種の規制緩和策は、このような観点から推進されてきたものである。競争的な環境の下ではじめて、事業者の創意工夫により、効率的かつ低コストで、新規サービスを含むより良いサービスが提供されることが期待される。引き続き競争的市場の整備の観点からの規制の合理化・適正化が必要とされることである。この際、規制の合理化・適正化に合わせて、競争条件の不均衡をもたらすような施設制約、施設の利用条件の不均等、陳腐化した事業区分等の競争環境の整備・改善を行うことによって、初めて競争的市場が整備されるものであることを、改めて強調しておきたい。また、市場が必ずしも完全ではないことにも留意する必要がある。長い間船腹調整事業が行われてきた内航海運市場などでは、適正船腹量の公表等によりマーケット機能の円滑化が図られている。これらについては、規制の合理化・適正化に合わせて、市場の特性に応じた機能円滑化のために必要とされる措置を適切に検討・実施していくことが望まれる。また、市場外部性の存在によりそもそも市場メカニズムのみに委ねることができない場合がある。バリアフリーの推進、安全の確保、地球環境問題への対応等については、市場を補完するための措置が必要とされる。生活航路の維持方策等いわゆる規制緩和の影への手当等がこれらの措置に含まれることはいうまでもなからう。

第三は、国際的な競争条件の整備である。我が国海事産業は、造船業、海運代理店業、保険業等海運業が関連する他の業種と相まって国内総生産や雇用や地域経済に大きく貢献する重要な産業の一つとなっており、適切に国際競争力を発揮できるようにする必要があるが、前述の通り、国際海事市場には様々な歪みが存在している。従って、我が国海事産業の競争力の維持・改善のためには、これへの対応が必要であり、外国政府の市場歪曲的行動の是正、諸外国との間での競争条件の均衡化、過当競争・過剰な変動に陥りがちなマーケットにおける安定的な市場秩序の形成、国際的にバランスの取れた技術開発支援等を推進していく必要がある。

第四に、世界最大級の海運国としての国際的責務を果たすため、サブスタナード船の排除、海賊対策等国際社会の課題に積極的にイニシアチブを発揮すべきである。特に、国際的な取り組みが必要である。このことは、国際社会の重要な構成員としての責務を果たすだけでなく、海事分野における

我が国の国益の実現を図っていく上でも重要である。

最後に、海事産業への新たなアプローチの可能性を提示したい。具体的にはクラスター論的アプローチである。

海事産業が、海運、船員、造船、船級、保険等関連分野の裾野が広く、これらが一体として機能していること及び我が国にはその大きな集積があることは前述の通りである。同様の海事産業の集積はロンドンにも見られる。その規模、国民経済に占める地位を我が国の海事集積と比較することは、我が国の海事集積の正確な把握がなされていない以上不可能であるが、海事集積の中核を占めるとされる外航支配船腹量、造船業の規模においては我が国が大きく凌駕しているにもかかわらず、国際的・海事センターの所在地は、我が国ではなくロンドンとするのが、衆目の一致するところである。国際的・海事センターの定義を含めて海事クラスターの問題はおしなべて今後の検証を待たれるところであるが、用船取引、保険取引等多くの分野でロンドンが主導的存在であり、日本が劣後にあることは明らかである。海事におけるロンドンの優位性には、歴史的な背景があることは明白であるが、他方で、我が国が世界最大級の海運・造船の集積を十分に活かしてきたか否かについては疑問が残されるところである。関連産業が有機的に連携して産業競争力を発揮すべき我が国海事産業が、産業内部の規制、慣行、発展段階の不均衡等の内部的問題により隘路が生じたり、関係者一体となった総合的な施策・取り組みの欠如により発展可能性が阻害されたりしているとすれば、大きな国家的損失である。特に、ロンドンの海事集積が、船員をはじめとする海事関係者に多様な雇用機会を提供しており、海事クラスター・アプローチによりその地位を一層確固としたものとするべく努力が積み重ねられていることを勘案すると、海事集積－海事クラスターという包括的なアプローチが与える可能性には看過できないものがある。

もとより、ここで示したものは、一つのアプローチに過ぎず、具体的政策ではない。これに対しては、政策としての具体性をかけらも示していないとの批判もあるかもしれない。しかし、海事局が誕生し、より総合的な行政の展開が絶対的な要請となっているこの時点において、クラスターという横割りのアプローチによって縦割では見えてこなかったこと、実現できなかったことに取り組むことには、一定の意義があると思われる。官民が一体となって、海事クラスターというより大きなフィールドで、国際船舶を始め共通の課題をともに考え、我が国海事産業の国際競争力の向上、国民経済、国民生

活への一層の貢献のための方策について議論をして行くことは、21世紀に向けた海事政策の里程標の一つを置くことになるのではないであろうか？また、海事クラスターを論じる過程で、我が国海事産業が世界第2位の日本経済をマーケットとしてもつ優位性、海洋・船舶技術を始めとする技術の蓄積があること等から海事産業の新たなポテンシャルが発見され、将来性のある戦略的産業としての位置づけが可能となるとすれば、広く海事関係者の喜びとするところであろう。

勿論、21世紀の海上交通行政の新たな視点は、これらに限られるものではない。産業の各分野を覆い尽くしつつある感さえあるIT革命の影響の把握、これへの取組、外航クルーズ等の海洋レクリエーションを含む輸送目的以外の海域利用等今後更に検討を深めていく必要のある分野もある。刻々と変化するニーズを敏感に把握して、新たな課題に取り組んでいくことが重要である。

第2章以下には、過去から現在へと引き継がれてきた海上交通行政の課題とそれに対する取り組みを記述しているが、例えば離島航路の維持のような一見地味にも見えるこれらの課題こそ、国民1人1人の利便の確保といった生活に密着した海上交通行政のまさに基本となる部分として、21世紀にもその重要性を失わないのである。

いずれにしても、海上交通行政の最終目的が国民福祉の増進にあることを明確に意識して、利用者利益をより一層直接に追求していかなければならない。

## <コラム> 海事クラスター（マリタイムジャパン）

海事産業は、業種としては、海運、船員、造船、船用工業、港湾輸送、海運仲立業、船級、船舶金融、海上保険、海事法律事務等実に様々な分野からなり、主体としても、産・官・学等及びその連携からなる複合体・総合体である。

イギリス、ノルウェー、オランダ等の海運先進国では、この総合体を「海事クラスター」と呼んでいる。

海事クラスターは、その個々の構成員の活動による付加価値・雇用の創造に止まらず、構成員相互の外部効果、つながり、スピルオーバー効果により総体としてより大きな付加価値を創造し、全体として競争力を発揮するものである。

最近、グローバル競争化の中での国や地域の競争力の向上の条件として、クラスター理論が注目されている。マイケル・E・ポーター教授（ハーバード大ビジネススクール教授）の「競争戦略論」によれば、ある分野における成功の条件としてクラスターの存在が顕著な特徴とされており、そのような例として、教授は、イタリアの革靴・レザーファッションクラスター、カリフォルニアのワインクラスター、マンハッタン南部のマルチメディアクラスター、シリコンバレーのコンピュータークラスター、オランダの輸送クラスター等多くのケースを指摘している。

海事クラスターの存在を把握しそのグレードアップを図ることは、海事活動を通じた付加価値と雇用を、地域において、また国レベルで持続的に創出させるとともに、我が国経済の競争力向上において極めて有効と考えられる。

上述の海運先進国では、こうした施策の総合体或いは目標を、マリタイムロンドン、オランダ海事国と呼んでおり、これに倣えば、日本では「マリタイムジャパン（海事国日本）」と呼ぶことができよう。