

松田 英二 (株式会社読売新聞社 論説副委員長)
 杉山 雅洋 (早稲田大学商学大学院教授)
 宮崎 恵子 (独立行政法人海上技術安全研究所 企画部研究業務課長)
 清水 慎一 (株式会社ジェイティービー 常務取締役)
 春成 誠 (司会：海事局長)

春成 本日は、「海の新時代」海洋基本法と海事行政」というテーマで座談会を企画させていただきましたので宜しくお願ひ致します。

海洋基本法成立を踏まえた海に関する現状と課題

春成 今年7月20日に「海洋基本法」が施行されたことを踏まえ内閣官房に総合海洋政策本部が設置され、海洋政策担当大臣として冬柴国土交通大臣が任命されました。

私も海事局としては、「海洋国家」というものを初めて国全体として取り上げたということにおいて画期的な法律であると認識しております。

その法律の中では「海洋に関する政策について総合的かつ戦略的に進めていくべき」と述べられております。特に安定的な海上輸送の確保のための日本籍船・日本人船員の確

保・育成、国際競争力のある海洋産業の振興、あるいは「海の日」に関し国民が海に関する認識を深めるよう努めるなど、今まで我々が取り組む、またこれからやるべき海事行政が初めて国の総合的枠組みの中に位置付けられ、我々は大変光榮に思つと同時に重い任務であると感じております。

海洋基本法は、いわゆる「国連海洋法条約」という世界の領海およびEEZ問題、海洋資源の開発、また海洋調査問題などを契機として議論されてきました。その中で我が国を支える海洋産業を位置付けていただいたことは非常に重く、かつその部分は「海洋基本計画」の中でも国民生活の観点から大きいものではないかと思つており、大きな課題があると同様に、取り上げていただいたことを大変光榮に思つております。

それぞれのお立場から、海洋基本法制定を踏まえ現状認識と課題についてご自由に発言いただければと思います。

松田 海洋基本法は遅すぎたぐらいで、ようやくできたなという感じです。

特に海洋というのは各省庁の権限・責任が入り組んでおり、どこがどの部分に責任を持っているのかが見えにくい。それが現実の生活の場に対しても悪い影響を与えていたと思います。

例えば漂流物1つとつても、「ゴミだと

担当が環境省で、エチゼンクラゲになると水産庁になってしまつ。それではクラゲと「ゴミ」を一緒に回収したらどういふことになるのかといった問題がある。海洋に責任を持つ大臣の下、1つの指揮命令系統の中でいろいろなことに対応できるようにしたのは非常に大きいと思えます。国際会議などの場にも、どの省が出るのか必ずしもはっきりしていません。

その結果、重要な国際会議でありながら日本からの代表者が誰もいなかったことがあるというようなことも聞いています。そういうところをなくしていかなければいけないと思つています。

春成 役人としては耳が痛い指摘だと思います。

杉山 海は資源の宝庫であるとともに、世界共有の交通インフラの側面が非常に強いのではないかと思います。その観点から申しますと、私どもの世代にとっては当たり前の話なのですが、我が国が四面を海に囲まれていて、海洋を最大限に使える恵まれた立地にあるということが現代の世代には意外と認識されていないのではないかと思います。現実には、海の活用の価値というのは非常に大きいのではないのでしょうか。

これは私の個人的な推測なのですが、交通機関には鉄道、航空、道路などがありますが、いずれも「鉄道の日」や「道



読売新聞社 論説副委員長
 まつた 英二
 えいそ

東京大学文学部心理学科卒業後、1971年読売新聞社入社。宇都宮支局、編集局経済部、同部次長、調査研究本部主任研究員、論説委員を経て、2006年3月より現職。

の日、「航空の日」というのはあるのですが休日にはなっていない。「海の日」がなぜ休日になつていないかといふと、やはり海の活用の価値が非常に高いことが原因ではないかと思つたのです。「海の日」の歴史を経て海洋基本法がようやく成立したといふふうに考えています。

我が国の国土面積は約38万平方キロメートルで狭いと言われていますが、排他的経済水域はその10倍以上もあるわけですから、その意味では海洋基本法に基づく海洋基本計画をいかに適切に実行していくかが、我が国のこれからの命運を握るのではないかと思います。

海洋基本法が成立したことを一つの契機として、「海の日」を単なる祝日の一日としてではなく、国民全体で海を考える、海洋国家を考える日にしていくべきではないかと考えています。

宮崎 私が所属しております海上技術

安全研究所は、船舶が担う海上輸送、海洋開発の技術などを研究しており、我が国の海事行政や海事産業が抱えている課題などを解決するための研究を行っている。りますので、海洋基本法ができたことは、私たちにとても追い風と考えており、とても意義が大きいと思っております。

関係省庁が協力して今後基本計画を策定されるということで、海洋開発・利用や、それを支える産業などに関し実際にプロジェクトに進んでいく可能性が大きくなると思っておりますので、私たちも役に立っていかれると思っております。

実際にそのようなプロジェクトが社会にインパクトを与えると、研究所に限らず海事産業に就職しようという方も増えると考えられますので、人材確保・育成でも意義が大きいのではないかと考えております。

清水 日本は四方を海に囲まれ、古代から海洋国家であり、大陸などとの交易・交流が容易に行われていました。

しかし、交通機関が発達し、トンネルや橋ができ、国民の海に対する認識、海洋国家としての意味合い、あるいはその重要性の認識が薄れてきたのではないかと感じているところです。

青函連絡船などを利用しているときは日本はいろいろな島から成り立っている

ことが身体で分かっていたのですが、トンネルができ、今の旅行はほとんど海を感じないうちに旅行が完結しているというところで、海の重要性や海洋国家としての認識が薄れてきたなと思っております。今般、海洋基本法という形で海洋国家としての位置付けが明確になったことは海の重要性をもつ一度認識し、その結果として日本のアイデンティティーみたいなものが確立されていくのではないかと期待しています。

観光立国が叫ばれていますが、観光立国というのは日本のアイデンティティーの確立から始まるのだと思っております。日本にお客様が来るというのは、日本にそれなりの魅力があるからなのですが、基本は「海に囲まれた日本」あるいは「海とともに歩んできた日本」にあることだと思っております。そういう認識が改めてでき上がればいいと思っております。そうすれば観光立国も本物になるのではないかと考えています。

海事産業の国際競争力強化のために

春成 我々海事局が抱えているいくつかの課題としまして、国際競争力のための海事産業の強化が問題になっているのが、それを活かすために、国際競争条件の均衡化を始め、日本籍船・日本人船員の減

少という状態を打破するための「トン数標準税制の導入」(21ページ図参照)と、優秀な日本人船員をどうやって確保していくかという問題があります。

また現在、船舶は世界的に爆発的に建造されており、船舶から排出されるCO₂量がドイツ一国当たりの排出量に相当するほどの規模になっております。京都議定書の枠外となっていますが、これにどのように対処していくのかという問題があります。

それ以外にも、船舶の魅力向上といった分野についてもそれぞれ議論していただきたいと思っております。

まず「トン数標準税制の導入」につきまして、狙いとしている安定的な海上輸送の核となるべき日本籍船・日本人船員が激減している現状、これはひとえに国際競争力を失ったということが根底にあります。貿易量の99・7%を外航海運が担っている現状を踏まえ、これを確保することが至上命題と思っております。

交通政策審議会海事分科会の国際海上輸送部会およびヒューマンインフラ部会において、6月に中間とりまとめをいただいております。本部会を踏まえた所感あるいはご意見を頂ければと存じます。

松田 私は政府税制調査会の委員も務め

ており、大所高所から見なければいけない立場にもあります。政府税調の立場で言いますと、特定の業界に対する特別な措置は税の原則に反するということで、税負担を軽減するのなら法人税率の引き下げなど、どの分野も同じように恩恵を受けるのが望ましい。ただ、1点目として、今回「トン数標準税制」については、導入している国と導入していない日本との間で競争力の差が極めて大きく、何とかしないと相当なハンデを背負うことになると考えています。

2点目としては、外航海運というものは極めてフリーなマーケットであり、荷主としては、日本の船会社を使うのが外国の船会社を使うのが全く同じなわけです。国ごとに多少市場が分断されていれば内外の税制の差があっても一定の対応は可能と思われませんが、外航海運の場合には非常に難しい。



早稲田大学

商学学術院教授

杉山 雅洋

早稲田大学第一商学部卒業。同大学院商学研究科博士課程修了後、1981年4月同大学商学部教授を経て、2004年より現職。

3点目としては、日本籍船・日本人船員の減少が激しいということで、外航海運に関しては特定業界に資する税の導入はやむを得ないのではないかと考えています。

その際、この税制を導入することによりメリットを受ける船会社には、日本籍船・日本人船員を増やしていただく。日本籍船・日本人船員は安全保障のためにこれ以上減らせないような状況にきていますから、その政策は相当優先度の高い政策だと思っています。

春成 政策目的である日本籍船・日本人船員の確保・育成という点と、「トン数標準税制」による経済的メリットとのリンケージをどうするかということをよく理解するようにというご指摘だと思いますが、我々もその通りだと思っており、これを忘れないように今後法律や税制のスキームを策定していきたいと思えます。

杉山 「ヒューマンインフラ」という言葉について後ほど補足させていただきますと思いますが、今は規制緩和の時代で、しかも海運自由の原則ということで企業活動になぜ政府が介入するのかという素朴な疑問が世の中にあると思われれます。しかし、海運という特殊な世界で競争基盤を異にした自由競争に委ねていいのか、また外国籍船・外国人船員が入ってきていいのかという問題をもつ少し根本にさ

かのぼって考えなければいけないだろうと思います。

「トン数標準税制」については、「特定の業界になぜ減税するのか」という声がないわけではないと思うのです。中間とりまとめを読ませていただくと「トン数標準税制」のところはわずかな箇所しか触れられていない。

いろいろな方々のご意見の最大公約数をとらなければいけないのでこのようにならざるを得ないと思うのですが、これから海事局が「トン数標準税制」を推進していく場合には、単なる民間企業への助成ではない、海運業が我が国にとっていかに重要か、そして海運業が国際的に伍してやっていけることが巡り巡って我が国の経済にどう貢献するのかについて更なる検討を深めていったらいいのではないかと感じています。

日本人船員の確保・育成

春成 我々側の説明の努力が今まで不足していたからこそ、いわば諸外国のデファクトになってきたような税制に後れをとってしまったのかも知れず、その点は深く反省してやっていきたいと思えます。

次の話題に移らせていただきますと、「トン数標準税制」の話にも深く係わるのですが、優秀な船員の確保・育成という問題です。外航日本人船員が極限まで減

少して危機的な事態という話は既に紹介があり、内航船員についても今後5年間で約2千人不足するだろうと言われております。この点については特に交通政策審議会のヒューマンインフラ部会にて杉山先生に部会長を務めていただきまして、6月に中間とりまとめをいただいております。これについて所感をお聞かせいただきたいと思えます。

杉山 ヒューマンインフラ部会は内航船員が主たる対象であったのですが、率直に言って内航というのはあまりイメージがいいとは言えないため、この「ヒューマンインフラ」という言葉が重要なのです。経済学で生産性を分析するときには「資本と労働」という生産要素を考えますが、船員というのは海上輸送サービスにすれば「労働」なのです。したがって、「労働」である限りは通常海運事業者が手当てをするというのが一般的な考え方なのです。

しかしながら「ヒューマンインフラ」という言葉を使ってインフラとしての性格を位置付けたのは内航船員の深刻な人手不足という問題の顕在化に対し、国としてもバックアップしなければいけない、国を挙げてこの問題に取り組むという決意の表れだと思えます。私はこの言葉からその姿勢を感じ取り、これは非常に意義のある領域ではないだろうかというこ



(独)海上技術安全研究所 企画部研究業務課長 宮崎 恵子
横浜国立大学卒業後、1987年運輸省入省。船舶技術研究所システム技術部主任研究官、海上技術安全研究所運輸・システム部門上席研究員などを経て、2007年4月より現職。

とで、鋭意取り組ませていただいたわけです。

そして、いかにこの状況を打開していくかということでヒューマンインフラ部会は4つの施策、「船員の候補者を集め、育て、キャリアアップを図り、一定の時間が来れば陸上への転身を支援」という始めから終わりまでのプログラムを指定して船員を養成・確保するという施策を打ち出しました(22ページ参照)。これが上手く機能すればいいと考えています。また船員の内航・外航の壁をできるだけ少なくすれば外航海運の世界にもプラスになるのではないかと感じが強く思っています。

ただ、4つの施策は示されていますが、本当に具体的に展開できませんと絵に描いた餅になりますから、これは国だけではなく業界、地方公共団体も一緒に取り組まなければならない問題であり、

ぜひ一体化を図って優秀な船員を確保していただきたいと思えます。

統計などを見させていただけますと、日本人船員は非常に優秀です。事故を起こすこともほとんどなく、また事故対応なども非常にスムーズにできるといことですから、安い外国人労働者を入れるという単純な発想はここには向いていないのではないかと感じますので、今後の展開に大いに期待しています。

春成 業界を中心に我々も含め全体として後継者問題に焦点を当てたPR活動をやらなければいけないと思っております。

一般的に海に親しんでいただくというのではなく、もう少し範囲を絞り「ルート」といった観点からの方が業界も取り組みやすく力も入るでしょうし、その場合には数値目標を立ててやったらいいのではないかと考えております。例えば小学生を我々の持っている帆船に乗せるのであれば、年間必ず5千人以上乗せるとか、10年経てばこれは5万人になりますから、そういう人たちが将来海関係に進みたいと思ってくれればいいと思います。宿題は多々ありますが、我々の方向性はそういうことでありますので、よろしく指導いただきたいと思えます。

宮崎 研究の関係で内航のタンカーに乗せていただくこともありますが、日本人船員が優秀だということは肌で感じてお

ります。

学生とも付き合いがあり、例えば女子の学生で「飛鳥」に乗っている人もおりますが、海技免許を持っていても事務職なのです。そのような優秀かつ意欲のある方もおり、このような施策が進み本当に希望している方が船で働ければよいと思えます。

杉山 「海の男」という言葉はあるのですが「海の女」というのはない(笑)。

私は学生に接している立場から言いますと、今の女性は非常に優秀なのです。ですから、ぜひ「海の女」を育てるよう(笑)。

海洋環境改善のための取組み

春成 標語として非常にいいですね(笑)。

次に、海洋環境問題に移らせていただきますが、地球温暖化問題に関してはAPECや前回サミットでも採り上げられており、来年の洞爺湖サミットにおいて環境問題が大きなテーマになる予定となっております。

現在、外航海運の世界をみますと、京都議定書の枠外ということで適用対象になっておりません。これは専門機関であるIMO(国際海事機関)で議論しておりますが一向に進んでおりません。

問題なのは、国際的な海洋に関する枠組みは、IMOでは主として欧米主導で

議論されており、特に環境問題はヨロ

ッパ中心に議論がなされており、ヨロッパの利害関係者の意向を強く反映した意見になりやすく、我々はこれまでその後追いをしてきたというのが現実です。

そこで、世界最大の海運・造船国である我が国がユーザー・生産者の立場というところで、環境に関する基準を策定し、これをベースにCO₂排出削減の国際的枠

組みの整備を図るとともに、30%削減を目指した省エネ技術・システムの開発を行っていくことを来年度の予算要求で打ち出しております。我が国の海事産業の国際競争力の優位性を保つ上でも、きちんと打ち出していくというのが我々の考えであり、また造船・海運業界の要望でもありますので、取り組んでいきたいと思っております。

宮崎 燃費性能をきちんと考えていこうということ、その研究につきましては来年度から「海の10モード」(24ページ参照)として始まりますが、私たちの研究所では昨年からフィージビリティスタ

ディーを始めております。実際の運航での燃費は波や風の影響を大きく受けるため、これまでは実際の運航での燃費性能を表すものではありませんでした。ヨロッパと並んで日本の船舶技術は高く、海運事業者・造船所の方々と協力して実際の運航での燃費性能を示す指標を策定

していくということをやっております。

CO₂ 30%削減に関して、船舶は物流がメインであり、事業者は燃費には非常に敏感で船型開発なども一懸念やっております。モードシフトにおける転換モードになっているように、元々船舶のCO₂排出原単位は少ないのですが、それをさらに30%削減するというのは、業界の方にしても大変な数字です。そのた

め、船型・エンジンなどの技術開発を総合し、さらに運航システム高度化や船体の軽量化なども総合して取り組んでいくことを考えております。この分野で国際的に打って出られるのはやはり日本ではないかと思っておりますので、私たちの研究所も一懸念やっております。

春成 ぜひ、よろしく願いたします。

聞くところによりますと、CO₂排出量を下げることが一方ではNO_xの増加につながり相反するものになるのだそ



ジェイティビー

常務取締役
清水 慎一

東京大学法学部卒業後、1972年国鉄入社。JR東日本(株)仙台支社長等を経て、2006年(株)JTbへ。2007年より現職。

うですね。燃費性能だけでなく、別の技術も導入しなければ両方は達成できないという関係にあり、我々としてもこれができるのは最高の技術水準を持つ日本だけではないかと思えます。巨大コンテナ船は1日に200トンものC重油を焚いているそうで、これがほんの少しでも減らすことができれば国際競争力の強化になりますので、ぜひ技術陣の総力を挙げてやっていただきたいと思っております、期待しております。

清水 環境に関する利用者の認識ということで、最近、旅行業界では、例えば修学旅行で交通機関を使うとその分のCO₂排出量に相当する価格を上乗せし、それを環境対策などに反映させていくことも始めてきています。そういう形で技術開発だけでなく、利用者の認識も高めていくこともやっていかなければいけないという感じがします。

杉山 船舶はCO₂排出原単位が非常に小さいため、安心している傾向にあると思うのです。しかし、今聞かせていただいたように世界でドイツ一國に相当するCO₂を出しているということから量として凄いものになる。技術開発が限界にくると非常に難しいということはよく分かるのですが、何とかブレイクスルーするよう進めていただき、CO₂排出原単位が少ない海運でも努力していきますというこ

を見せていただくと効果的かと思えます。**宮崎** 励ましのお言葉を頂き、ありがとうございます。

船旅の魅力向上のために

春成 次に、「船旅の魅力向上」というテーマに移らせていただきますが、船は島民にとって唯一無二の交通手段であることから離島航路の補助があります。また国民に海に親しんでもらうという意味でも船旅は非常に大事であり、スローライフということを楽しんでいただいております。特に今年の夏は、清水常務にもご協力いただき、「普段着の船旅」ということで旅客船業界、旅行業界、自治体の方々と一緒になっていろいろな情報発信を行いました。これからもその取組みに力を入れていきたいと思っておりますが、新しいアイデアや構想をお聞かせいただければ幸いです。

清水 船を利用した人の流れはもっと展開されて然るべきだと思います。それは観光客の動向の変化ということだけではなく、船旅を利用し環境のことを考えたり、あるいは災害時など非常事態を含めた舟運・海運を普段から意識しておくことが大事なことだと思います。

また、船旅は他の旅と違って航路事業者や港湾施設を必要とする特殊な要因を

抱えています。ぜひ、これらの問題もトータルで解決していただければありがたいと思えますし、人流の拠点であることから、物流サイドだけではなくてトータルで見ただけであればいいのではと思います。

日本に船旅が定着しない原因はいくつかあるのですが、特に長距離フェリーを含め物流の補完のような形になっており、サービスの観点で行われていません。

最近、青函航路に入った新しいフェリーなどは船旅を誘うような設備になっていますが、全体的にフェリーを含めたイメージがまだまだよくありません。どうしても「汚い」というイメージがあり、そのようなイメージをトータルで変えていかなければいけないと思います。

船旅の魅力をどうやって発信していくかということで、「日本すみすみ船の旅」や「船から見る風景100選」(27ページ参照)は非常に面白い試みだと思えます。

「日本すみすみ船の旅」を見ますと、日本にはまだまだ魅力のある船旅がたくさんあると思えますが、国民には十分浸透しておらず、旅行会社もこのような実態を自ら体感していないというところがありますので、情報発信に努めていきたいと思えます。

旅行業協会も、旅客船協会と一緒に船旅をどうやって定着させようかという勉

海事局長

春成

誠



東京大学法学部卒業後、1975年運輸省入省。海上保安庁総務部長、海事局次長などを経て、2007年7月より現職。

強会を始めており、クルーズアドバイザー制度という船旅のプロを作っているということも出てきました。ぜひ、この機会に一気に進めていきたいと思っております。

春成 私ども清水常務はじめ皆さんに感謝しなければいけないと思っております。我々も少ない予算ながらも船旅活性化のための予算も要求しておりますので、努力したいと思っております。

杉山 ここでは国内旅客船ということなのですが、それに加え近距離国際航路の船旅・クルージングができれば非常に面白いのではないかと思います。

かつて地中海でクルージングをしたことがありますが、そこでの人種は船のクルーから乗客まで全く種々雑多なものです。そこでは、インターナショナルで片言ながら日本人だけでは味わえないような経験ができたと思うのです。例えば中国・



韓国やベトナムなど、日本の近海で国際近距離クルーズのようなものがあれば、また新たな展開が開けるのではないかと思います。

松田 私は昨年、韓国・中国クルーズに行ってきました。非常によかったです。ただ、クルーズはちょっと値段が高いですね。

清水 国際近距離だけではなく、国内においても例えば瀬戸内海クルーズのようなものもあって然るべきと思うのです。一番の問題点は、手頃な2、3千トンクラスの船の確保が非常に難しい。フェリーはたくさんあるのですが、いわゆる観光船は少ない。

瀬戸内海はご存じのように、いろいろな航路が錯綜しており規制が非常に厳しいので、何らかの形で一度整理していただけないのではないかと思います。

海事行政への期待と展望

春成 最後になりますが、今後の海事分野における行政への期待や要望、今後の展望を含めてお聞かせいただきたいと思っています。

松田 やはり海事クラスターに携わる人材を増やすことではないかと思っています。良い職業だと思えますので、ぜひ、若い人がもっと入ってくれるように力を入れていただきたいと思っています。

杉山 海を活用することの重要性はこれから増すことはあっても減ることはないと思うのです。その観点からいきますと海洋基本法による海洋基本計画をぜひ着

実に推進していく必要があると思います。が、そのベースとなる予算を、もっと国全体で財源を調達し、海洋基本計画を推進していくことが必要になってくるのではないかと感じます。

ただ、研究者として一点補足させていただきますと、海洋基本計画も費用対効果を考えた上でぜひ進めていただきたいと思っています。

2点目としては、海事分野の魅力向上です。これは各界の知恵を凝集して、それを海事局に集めて海事局が推進していくということが要請されるのではないかと思います。その1つの契機は「海の日」をどう有効活用していくのかということや、先ほどから出ています船旅にいかにか多くの利用者を誘引していくのかということがあろうかと思っています。

3点目は、技術革新の問題ですが、海のITSをぜひ積極的に推進していただき、安全性の向上、環境保全に資していただきたい。その際、技術革新と言ったことも新技術だけに目が行ってしまうのですが、伝統的な技術の伝承、マンパワーでなければできない技術もあるのかと思います。マシンだけではなく人と一緒になったような形で技術革新を今後推進していただけたらと思います。

宮崎 杉山先生がおっしゃったことも含め、技術革新については技術の伝承も含

めて取り組んでいるところもあります。

海洋基本法ができ、関係省庁などが連携していくことが強調されており、その中で、研究の分野でも連携してよりよいものを作っていくとやりやすくなります。そういった点を海事局の方に中心になってやっていただければありがたいと思っております。

清水 船旅の定着に向けていろいろな縦割りのところの連携を深めていただきたい。あるいはトータルでまとめるところをしっかりと決めていただきたい。

ご存知のように船旅は航路業者だけではなくて港の問題や河川交通との関わり、あるいは離島の地域振興のあり方など、それらすべてセットになっていきますが、ぜひ、横の連携を深めて政策が効果的になるようによろしく願っています。

春成 多岐にわたりご意見を賜り、また海洋基本法成立を踏まえた新しい我々の取組みに対しても貴重なご意見を頂き、ありがとうございます。私どもとしても本日頂戴しましたご指摘などを踏まえ、これから努力したいと思っています。