

平成18年度

**地域海事クラスターの構築に関する
調査研究報告書**

平成19年3月

海洋政策研究財団
(財団法人 シップ・アンド・オーシャン財団)

はじめに

海洋政策研究財団では、平成 18 年度競艇交付金による日本財団の助成事業として、「地域海事クラスターの構築に関する調査研究」を実施し、神戸をモデルに地域海事クラスターの強化に関する青写真づくりのため、地元の企業、自治体、団体、大学などの参画を得て「国際海事都市神戸」再生のための研究会を組織し、検討を重ねて参りました。

わが国の海事産業は、アジア地域の新興工業国における好調な経済発展を背景に、総じて需要の拡大が続いており、神戸においても同様な傾向ではありますが、中部や関東に比べると伸びの度合いは鈍く、水をあけられつつあるというのが正直なところです。この状態を変革する方策の候補として私どもからクラスターの強化を提案致しました。この理由としては、神戸には、海運、造船、舶用工業、港湾関係などの海事産業とこれを利用する荷主企業の集積が十分に残っており、加えて、海事に関する研究施設、教育訓練機関が集まっているなど条件が整っており、これに加えて都市の規模も巨大すぎず、地元愛着の思考による＋アルファの効果が期待できることが挙げられます。

実際の作業では、多様な参加者がさまざまな価値観を持っているため、幅広い議論が展開されましたが、港から発展してきた海事都市神戸を再び甦らせるのは、今回が最後のチャンスであるとの認識を最後は共有でき、地元主導で準備委員会を立ち上げるという次のステップに進むことに合意することができました。

海洋基本法制定の動きの顕在化や海運業に対するトン数税制の導入に向けた動きの前進など、われわれの動きを追いかけるように海洋を取り巻く環境は大きく変化し、海事産業が一致して課題に取り組むことの重要性は次第に増してきており、神戸における地域海事クラスター構築の取り組みは、全国ネットワークづくりに向けた牽引車としての役割も担い始めていると考えられます。

当財団としましては、2年目の調査研究において、地元主導の体制にバトンタッチすることになった神戸の取り組みを引き続き支援するとともに、この成果が全国に波及することを期待しております。

最後に、研究会の座長として熱心、かつ、適切なお指導を賜った宮下國生大阪産業大学教授、協力機関としてご尽力いただいた神戸大学及び神戸商工会議所、その他研究会に参加・協力いただいた皆様方に感謝申し上げますとともに日本財団のご支援に深く御礼申し上げます。

平成 19 年 3 月

海 洋 政 策 研 究 財 団
会 長 秋 山 昌 廣

平成 18 年度地域海事クラスターの構築に関する調査研究報告書目次

はじめに

序章 調査研究の概要	1
序-1. 調査研究の目的	1
序-2. 調査研究の体制	1
序-3. 調査研究の方法	1
第 1 章 海事クラスターについて	3
1.1 クラスターの定義	3
1.2 海事クラスター強化の試み	3
1.3 地域海事クラスター強化の意義	4
第 2 章 海事都市神戸の現状と再生に向けて	6
2.1 神戸港及び海事産業の現状	6
2.2 海事都市神戸の現状	8
2.3 海事都市神戸の再生のために	8
第 3 章 変革する海事政策に対応した海事クラスター強化の必要性	9
3.1 マリタイムジャパンの構築に向けて	9
3.2 総合的的海洋政策策定の動き	9
3.3 トン数標準税制を巡る動き	11
3.4 クラスター組織を業界代表者として扱う EU	13
3.5 単一業界では対応しきれない課題の出現	13
3.6 まとめ（わが国における海事クラスターの展開）	15
第 4 章 「国際海事都市神戸」再生のための研究会の審議	16
4.1 第 1 回研究会	16
4.2 第 2 回研究会	17
4.3 第 3 回研究会	19
4.4 今後の予定	19
4.5 「国際海事都市神戸」再生のための取り組みに関する決議	20
4.6 「国際海事都市神戸」事業実施計画	23
第 5 章 国際海事都市神戸再生のための研究会の活動を受けての動き	34
5.1 海事振興連盟神戸タウンミーティングの動き	34
5.2 その他各種講演の実施	34

序章 調査研究の概要

序-1. 調査研究の目的

先進海事国では、知識経済の時代における海事産業の再生手段として、また既存の海事産業政策の対案として、知識を基盤に地域別に特化された海事クラスターの構築が活発である。しかし、日本における海事クラスターに対する取り組みは、すでに海事クラスター政策の実践段階にある欧米やアジア諸国に比べて遅れをとっている。

海事産業がハードウェアを中心とする装置産業から知識基盤産業へ構造転換するには、人為的に海事関連の産官学の集積を作り出し、海事産業のグレードアップを図る必要がある。そのためには、人的ネットワークを基本とする知識集約型海事クラスター構築により優秀な人材を確保し、海事経営・海事法・海事工学・海事行政などの専門家を業界の枠を越えて養成・活用することで、魅力ある海事産業へと転換を図るべきである。

そのためには、地域の知識集約型海事クラスターを構築することが有効であり、これにより、海事産業の革新を促進し、海事分野の新事業創出、港湾都市及び地域の再生を図り、マリタイムリーダー国としての日本の新しい姿を構築することができる。

本調査研究は、①知識集約、②地域中心、③ソフトウェア重視、④学（知識の発信）を媒介にした組織づくりという4つの観点から、海運・造船・港湾などの個別産業や産学官を一つに束ねる総合的な視点に立ち、日本の海事産業の長所である長い経験と蓄積された海事関連知識を活かし、近隣諸国と差別化された知識集約型地域海事クラスターの構築に資することを目的とする。

序-2. 調査研究の体制

実際に地域海事クラスターの構築を促進する地域については、みなとから発展し、海運、造船、船用工業、港湾関係などの海事産業とこれを利用する荷主企業が集積し、加えて、海事に関する研究施設、教育訓練機関が集まっている「神戸」が適当であると考えられたため、神戸において、外航海運、内航海運、造船、船用工業、倉庫などの海事産業、神戸港の管理者である神戸市と神戸港埠頭公社、神戸港を利用する地元の荷主企業、海技教育も行っている地元の神戸大学、地元経済団体及び政府の出先機関等からの責任者で構成される「国際海事都市神戸」再生のための研究会（構成員次頁のとおり。以下「研究会」という。）を設置し、研究会において、地元の意見を反映させながら、地域海事クラスター強化のための方策について検討を行うこととした。

序-3. 調査研究の方法

まず、神戸港を中心とした神戸の海事活動の現状を文献等により把握し、国内での競争相手として、港湾活動については名古屋港、地域の海事産業活性化政策については今治市に対して、インタビューを中心とする調査を行った。それら調査結果や海事クラスターの強化に関するさまざまな経緯や外国の事例などを整理した上で、研究会で議論し、

出された幅広い意見を 27 の課題に集約した上で個別の課題ごとに対応する事業を立案し、個票の形で整理した。更に、研究会で個票を比較検討した上で優先事業を選定し、実施作業工程（ロードマップ）を作成した。

「国際海事都市神戸」再生のための研究会参加者名簿

(順不同,敬称略)

氏名	企業団体名	役職名
本岡啓伸	住友ゴム工業(株)	物流部課長
萩本敏昭	(株)アシックス	経理部資金チーム
山水教賢	神栄(株)	経営企画部社長秘書
中和英三	バンドートレーディング(株)	代表取締役社長
高島孝	富士通テン(株)生産本部	物流部神戸物流センター長
白石保典	阪神内燃機工業株式会社	代表取締役社長
佐藤國臣	佐藤國汽船株式会社	代表取締役社長
岡崎信行	川崎造船株式会社	取締役企画本部長
森本啓久	森本倉庫株式会社	代表取締役社長
古川國丸	八馬汽船株式会社	代表取締役社長
草野誠一郎	神戸商工会議所	産業振興部国際担当部長
上川庄二郎	神戸経済同友会	特別会員
佐藤典久	神戸青年会議所	常任理事・政策室長
橋間元徳	神戸港埠頭公社	理事長
並川俊一郎	テットルスケベリタス日本地区本部	前任主席検査員
石丸周象	神戸運輸監理部	監理部長
片桐正彦	近畿地方整備局	副局長
内波謙一	第5管区海上保安本部	本部長
山本朋廣	神戸市みなと総局	局長
町本欣信	神戸市国際文化観光局	局長
宮下國生	大阪産業大学	教授・神戸大学名誉教授(経営学部)
眞山滋志	神戸大学	副学長
赤塚宏一	神戸大学	監事
石田憲治	神戸大学	海事科学部教授
韓鍾吉	韓国聖潔大学校	経営学部教授
寺島紘士	海洋政策研究財団	常務理事

第1章 海事クラスターについて

1.1 クラスターの定義

クラスターとはドイツ語で葡萄の房のことを意味する。マイケル・ポーター教授（ハーバード大ビジネススクール教授）によって 1990 年代に提唱された産業クラスター論は、ある特定分野の専門的な技術や知識を持つ企業、あるいは大学や業界団体が地理的に集中し、競争しながらも協力しあい、全体として競争力を高めていくことを意味している。なお、ここで同教授は地理的範囲については、一都市単位から、国全体、隣接数カ国のネットワーク単位の場合もあると広い概念を想定している。また、クラスターの構成要素については、従来の企業群による産業集積とは異なり、団体、研究機関、大学、政府等が含まれ、政策、知識集約やイノベーションなども活動のベースと考えていることが伺える。

1.2 海事クラスター強化の試み

近年のクラスター論は、産業振興政策のひとつとして取り上げられ、特に海事クラスターは、近年ヨーロッパを中心に実践されている。グローバル化の中では、海事産業、物流の役割は大きい。その中で、国、地域の中で海事産業の集積・連携をはかることによる、海事産業の振興政策、特に海事クラスター振興が取り上げられている。一方日本でも海事クラスターの議論は行われてきており、平成 13 年の国土交通省の海事レポート（海運白書）において、マリタイムジャパン（日本版海事クラスター）の強化を提唱しているが、明確な成果はあがっていない。

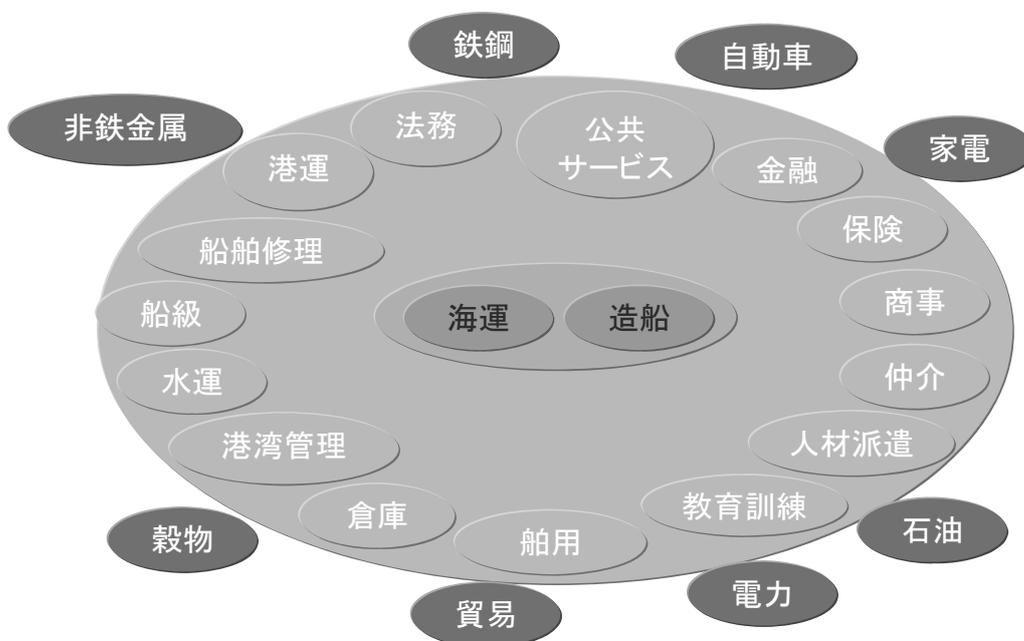


図 1.1 『平成 13 年版 海事レポート』において国土交通省が示した海事クラスターのイメージ

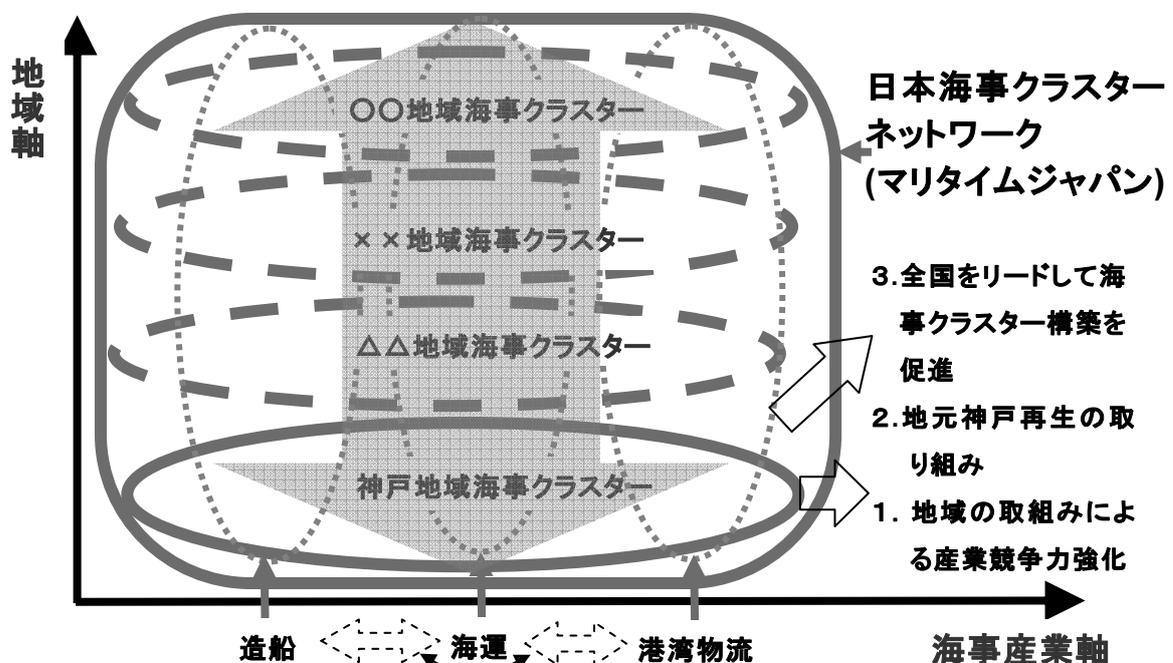
海洋政策研究財団で、政府が奨励したにもかかわらず肝腎の産業界側ではほぼ何の動きもなかった要因を検証したところ、少なくとも、地域の視点と人材育成の観点に欠落していることが考えられた。前者に関しては、地理的範囲は当然のようにオールジャパンのクラスターを目指しており、地域での企業競争力強化や地域振興の視点を取り入れた試みは行われていない。また、後者に関しては、船員教育訓練だけでなく海事に関わる広い人材育成の視点は無かった。

1.3 地域海事クラスター強化の意義

そこで当財団では、この二つの要因を加えた形で海事というまとまりでクラスター強化に改めてトライすることに、政策の研究対象としてのみならず、実施自体の意義を感じ、平成 18 年度に実施した「地域海事クラスター構築に関する調査研究」において具体的対象を選定して実際の海事クラスター強化を促進することとし、その対象として神戸を選定した。

調査研究の目的とする成果としては、下図に示すように、地域の括り及び全国展開により、以下の3つが挙げられる。

1. 地域の海事産業・大学の連携協力による海事知識の集約、人材育成、競争力の強化
2. 海事に関する産官学の連携協力を中核とした地域振興
3. 地域海事クラスターの連携強化による日本の海事クラスターの確立と国際競争力の強化



全国組織間の横のつながりは弱いですが、地域活性化というベクトルで連携を強めることは可能

図 1.2 地域及び産業の視点での各海事クラスターの範囲と展開

以後の章では、神戸において海事クラスター強化促進のための活動を展開するにあたり、目的や意義を明確にするため、海事都市神戸の現状、クラスター効果及びわが国海事を取り巻く状況について行ったレビューを示した上で「国際海事都市神戸再生のための研究会」における審議と結論について述べる。

<日本における海事クラスター関連文献>

- 国土交通省海事局編、『平成 13 年版 海事レポート』、財団法人 日本海事広報協会、2001 年 7 月
- 財団法人海事産業研究所、『欧州海事クラスター調査報告書』—英国・ノルウェー・オランダ—、2001 年 3 月
- 国土交通省海事局、『マリタイムジャパンに関する調査』、2002 年 3 月
- 財団法人海事産業研究所、『我が国主要港湾における海事関連諸産業の活性化のための調査報告書』、2003 年 3 月
- 国土交通省海事局、『海運業を中心とした地域における海事関連産業の活性化に関する調査報告書』、2003 年 3 月
- 財団法人海事産業研究所、『我が国の造船業を中心とした地域における海事関連産業の高度化のための調査報告書』、2004 年 3 月
- 海洋政策研究財団、『海事クラスターにふさわしい海事専門教育に関する調査報告書』、2006 年 3 月

第2章 海事都市神戸の現状と再生に向けて

2.1 神戸港及び海事産業の現状

2.1.1 海運（港湾サービス）

ここでは、地域海事クラスター構築の対象となる地域として選定した神戸について、現状と選定した背景等について述べる。

神戸港における海運活動（貨物取扱量）は、かつては日本一を独走していたが、震災後内航貨物を中心に落ち込み、本四架橋の完成などの影響も大きく、回復は進んでいない（全国10位（2004））。

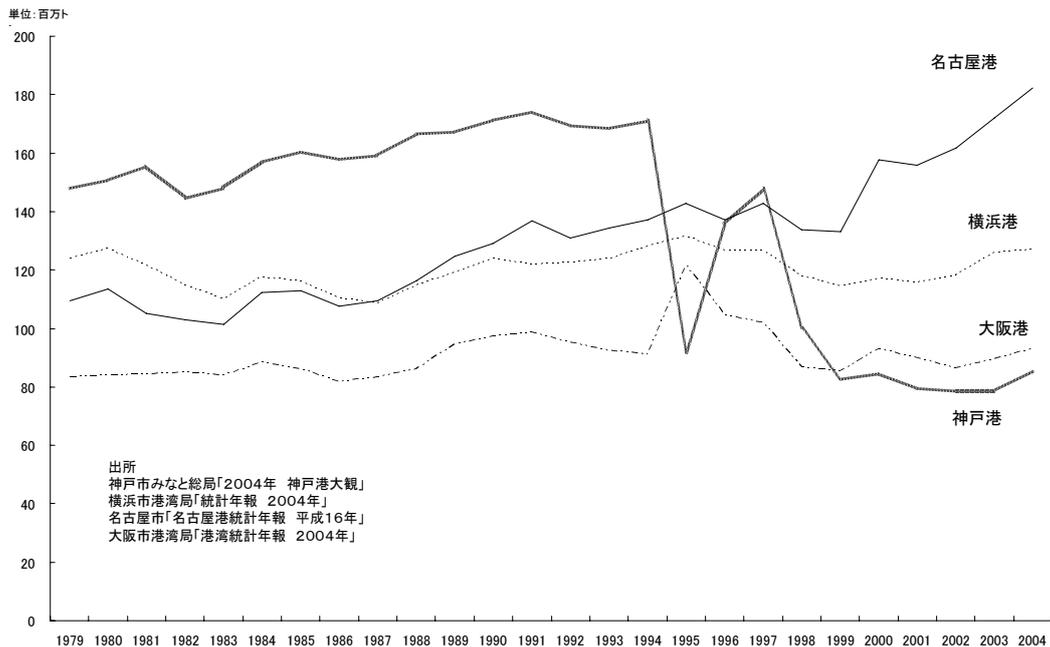


図 2.1 国内主要港貨物取扱量推移

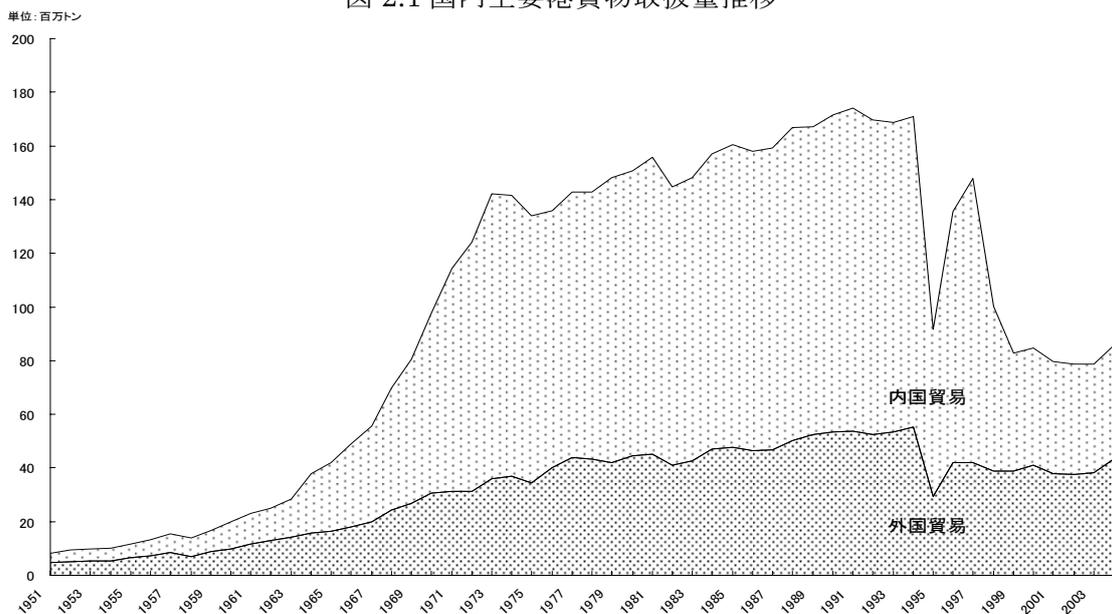


図 2.2 神戸港貨物取扱量内訳(出所 2004年神戸港大観)

神戸港における取扱貨物の原生産及び消費地の分布については、近畿圏に加え、中・四国の貨物も多く、瀬戸内全般を後背地としている特性がある。地方港湾の整備や本四架橋の完成など瀬戸内地方の社会資本の整備により、神戸港は他の主要港と比べ相対的に沈下している。

表2.1 神戸港及び名古屋港における貨物流動

(出所：神戸税関「物流動向調査 H16年9月調査」より作成)

神戸港

輸出貨物流動		輸入貨物流動	
生産地	重量シェア	消費地	重量シェア
近畿	59%	近畿	86%
(兵庫県)	(31%)	(兵庫県)	(66%)
中国・四国	27%	中国・四国	10%
九州・沖縄	4%	九州・沖縄	1%

名古屋港

輸出貨物流動		輸入貨物流動	
生産地	重量シェア	消費地	重量シェア
中部	85%	中部	96%
(愛知県)	(76%)	(愛知県)	(89%)
近畿	14%	近畿	3%

2.1.2 造船

神戸は(株)川崎造船神戸工場及び三菱重工業(株)神戸造船所という大手造船所の工場を始めとして多くの造船所が立地しており(兵庫県内48事業者)、古くから造船は主要な産業であり現在も変わっていない。それに伴い、周辺地域での船用工業の集積は著しく、兵庫県の船用工業生産は、全国の22.1%を占め、全国一の集積地となっている。

2.1.3 まとめ

港を中心に都市としての発展を遂げてきた神戸においては、海運・造船とそれを取り巻く海事関連産業の活動は、今も神戸における主要産業群である。

表2.2 海事産業生産額

(出所：平成12年神戸市産業連関表より)

	神戸市(百万円)	全国(百万円)	市/全国
14 造船	141,380	2,160,219	6.5%
23 港湾サービス業	220,031	4,209,961	5.2%
～	～	～	～
全生産額合計	11,064,894	958,886,460	1.2%

連関表の全34部門中全国比トップ
同2位

2.2 海事都市神戸の現状

上述のとおり、神戸は東京や大阪とは異なり、港を中心に発展してきた都市であり、神戸の都市競争力は、もともと海と海事産業に起因している。

しかしながら、神戸の海事産業は、地元海事企業の東京移転、港湾の取扱量低下など、縮小傾向に歯止めがかからない。最近のアジア地域の新興工業国を中心とする経済成長を背景とした海運関係の好況により、港湾の取扱量は上昇に転じてはいるものの、伸び率が他の国内主要港に置いていかれている。

この背景として、神戸の海事産業は、東京や横浜に比べて情報や人材の面で圧倒的に不利であり、一方、アジア近隣の釜山や上海に比べると規模やコスト面でかなわないため、競争力が弱まっている。

スーパー中核港湾を目指した整備が行われてはいるが、ハード面だけでは限界があり、情報や人材などソフト面についてこのまま手をこまねいていれば、遠くない将来に「みなとまち神戸」は地図上から消える可能性すらあり、海事産業全体を包括する「海事都市神戸」の再生に必要なマスタープランとその実施が喫緊に必要である。

神戸においては、海事集積はまだ十分に残っているが、クラスターとしては結びつきも弱く、効果はあまりあがっていない。この理由としては以下のような事柄が考えられるため、可能な限りこれをカバーする取組みが望まれるところである。

- ① 情報交流の場が足りない
- ② 世界的リーディング企業の不在
- ③ 世界レベルの研究機関の不在
- ④ 自治体など行政当局の縦割り
- ⑤ 閉鎖的な市場
- ⑥ 地元企業の本社機能の東京移転
- ⑦ 海事産業に協調的な資本の不在
- ⑧ 近隣諸国のキャッチアップ

2.3 海事都市神戸の再生のために

海運、造船、船用工業、港湾関係などの海事産業がバランスよく存在し、これを利用する荷主企業が集積し、加えて、海事に関する研究施設、教育訓練機関が集まっている神戸はクラスター効果が現れやすい産業・社会構造を持っていると考えられる。また、神戸とともに発展してきた地元企業が多くあり、神戸再生への熱意も高い。

海事産業が好景気に沸き、産業集積がまだ残っている今が、神戸において地域海事クラスターの強化を図る最後のチャンスといっても過言ではなく、5年後では手遅れかもしれない。

第3章 変革する海事政策に対応した海事クラスター強化の必要性

3.1 マリタイムジャパンの構築に向けて

クラスターの定義をみると、「ある特定分野の専門的な技術や知識を持つ企業、あるいは大学や業界団体が地理的に集中し、競争しながらも協力しあい、全体として競争力を高めていくこと」である。この意味からすれば、クラスターとは、一義的には自然に生じるものであり、その上で政策等により誘導や促進できるのは、二次的といって良い既存クラスターの強化の部分であり、その手段として、競争促進策、組織化支援、インフラの構築などがある。

クラスター強化を政策や方針として謳う場合にしばしばわかりにくい印象があるのは、「従来から実体としてあるものを強化する」からであり、現状維持を好む経営者に対しては、政策又は方針によって何がどう変わるのかを説得力を持って示しにくい事情がある。

このクラスター強化政策実現のための基本となる点がクラスター強化を進める上で合意形成を得にくい部分であり、平時、特に海事産業が好況を呈している現在ではなおさらむつかしい面がある。

しかしながら、我が国海事産業はある大きな政策課題を実現し、更に繁栄をしつづけるためには、否が応でも海事クラスター構築とそのネットワーク展開に向けて動き出さざるを得ないのであり、それを事業者に正しく認識してもらうことが政策立案関係者の責務である。その課題とは、短期的にははずりトン数標準税制導入であり、中長期的には、海洋基本法制定を踏まえた総合的海洋政策である。

国土交通省が平成13年の海運白書（日本海運の現況）で海事クラスターのグレードアップを図ることの有効性を謳っているが、明確な成果が上がっていないことは第1章で紹介し、この理由として、地域の視点が欠けていたことと人材育成を担う教育機関が入っていなかったことを主な理由に挙げてきたが、影の理由としては、役所を頂点とする産業別の縦割り構造を当時は超えられなかった。言い換えれば、超えるだけの切迫した必要性を関係者が認識できていなかったことが原因である。上記に示した総合的海洋政策とトン数税制はこの壁を超えなければ実現できない課題である。

以下、総合的海洋政策策定の動きとトン数税制の動きなど変革する海事社会を取り巻く課題への対処という視点で海事クラスター構築の必要性について述べる。

3.2 総合的海洋政策策定の動き

3.2.1 経緯

国連海洋法条約の発効により、沿岸国が沿岸200カイリ海域を管理しつつ、海洋全体の平和的管理に各国が協調して取り組む時代となり、わが国は、世界で6番目に広大で食料、エネルギー・鉱物などの資源豊かな排他的経済水域・大陸棚を得るなど、多くの有益な基盤を得た。

しかし、わが国は、海洋新時代への対応が遅れており、依然として海洋問題に旧来の縦割り機能別の政策・体制で対処しており、総合的な海洋政策は策定されず、これを担当する大臣、部局もない。このため、その物理的一体性・国際的性質により相互に密接な関連を持ち、総合的な取組みが必要な海洋の問題に対して、適切な対応が出来ず、国益を損なうだけでなく、国際的責務も果たせてきていない。

これらの問題を憂慮した日本財団及び海洋政策研究財団が、わが国が真の海洋立国を目指すために取り組むべき海洋政策に関する提言をまとめたところ、同様な問題意識を持つ国会議員の目に留まり、超党派の有志国会議員及び有識者並びにオブザーバーの政府関係機関で構成される海洋基本法研究会が平成 18 年 4 月に立ち上げられた（事務局：海洋政策研究財団）。研究会は平成 18 年 12 月までに 10 回開催され、「海洋政策大綱」及び「海洋基本法案の概要」をとりまとめた。

その後、検討の舞台は政治に移り、自由民主党の海洋政策特別委員会（委員長：石破茂）及び海洋基本法関係合同部会は平成 18 年 12 月に、通常国会（平成 19 年 1 月 25 日招集）提出を目指し、同法案の条文化作業を進める方針を確認し、ほぼ同時に公明党でも法案提出の方針が機関決定された。年明けには民主党も前向きな取り組みを開始し、平成 19 年 3 月 20 日時点では海洋基本法の国会提出は時間の問題とみられ、成立の可能性が大きくなっている。

3.2.2 海洋政策大綱の概要

大綱は、海洋基本法を制定するにあたっての総合的な海洋政策の基本理念として、「海洋環境の保全」、「海洋の利用・安全の確保」を重視し、「持続可能な開発・利用」に努める。そのために、「科学的知見の充実」と「海洋産業の健全な発展」に努め、これに基づいて「海洋の総合的管理」に取り組み、かつ「国際的協調」を国是とする総合的な海洋政策を早急に策定し、これを確実に実行する必要があるとしている。

そして、海洋基本法には、海洋政策の基本理念、国・地方公共団体・事業者・国民の責務、並びに「海洋基本計画」策定等総合的な海洋政策に関する基本的な指針や施策等を海洋基本法で明記し、また、海洋政策を効率的かつ強力に推進する「総合海洋政策会議（仮称）」の設置、海洋政策を継続的に総括し得る特命担当大臣（「海洋政策担当大臣」）の任命等推進体制の整備について定めるべきとしている。

さらに、海洋に関する主要施策として 12 の事項を掲げている。これらは、基本計画策定の際の基礎になるものとされている（詳細は海洋政策大綱参照）。

3.2.3 総合的海洋政策と海事クラスター

これらをもとに各省間の調整を経て作成された海洋基本法案では、総合海洋政策本部及び海洋政策担当大臣がおかれ、海洋基本計画が策定されることになっている。計画に

定めるべき事項としては、海上輸送の確保や海洋産業の振興が取り上げられ、それらを含む海洋に関する総合的な政策を打ち出される。早ければ平成 19 年度中に動きが顕在化するが、この際に、政策論としては非常に分かり易く、かつ、業種横断的な政策である、海事クラスターの強化が政策課題としてあがってくる可能性は高いと考えられる。

なお、その場合に地域海事クラスターの組織化や地域間ネットワーク作りといった海事クラスター強化政策が実際に機能するか否かは、海事政策当局の構想力とともに海洋関係者の熱意如何にかかっているといえよう。

3.3 トン数標準税制を巡る動き

3.3.1 経緯

トン数標準税制とは、運航している船舶のトン数（貨物を積むスペースの容積）からみなし利益を算出して課税する外形標準課税方式である。業況に左右されずに税収はほぼ一定となり、日本を除く海運の先進国の多くが、海運業への法人税に採用している。一方、日本の海運業に対する法人税は実際の利益に対して課税されるため、特に好況期には海外との利益格差が拡大し、国際競争のなかでハンディキャップを負うことになる。

こうした税の不均衡を解消し、我が国外航海運の国際競争力を回復させるため、国土交通省海事局は平成 19 年度税制改正要望においてトン数標準税制の導入を要望した。当初は門前払いも予想されたこの要望に対する税調の結論は、1 年後の平成 20 年の国会への法案提出を前提に更に検討というものであった。

上記の結論を受け、海事局では平成 20 年度税制改正要望（平成 19 年 9 月頃）には、トン数標準税制の立脚基盤となる法案提出準備を整えた上で再度導入を要望することにしており、平成 19 年 2 月 16 日には交通政策審議会海事分科会に今後の安定的な国際海上輸送のあり方を諮問したところである。

（参考）

国土交通省平成 19 年度税制改正要望

1 外航海運におけるみなし利益課税（トン数標準税制）の創設

我が国外航海運事業者は激しい国際競争の中にあり、また、安定輸送の中核を担うべき日本籍船は著しく減少している。他方、欧米・韓国等において、大きな減税効果を有するトン数標準税制が導入された結果、我が国との間で税負担上の著しい不均衡が生じ、看過し得ない事態となっている。このような危機的状況に対処するため、外航海運におけるみなし利益課税（トン数標準税制）を創設する。

与党平成 19 年度税制改正大綱(H18.12.14)（抄）

第一 経済・社会を安定的に支える税制に向けて

（中略）

第二 平成 19 年度税制改正の具体的内容

(中略)

第三 検討事項

(中略)

8. 外航海運業者の日本籍船に係るみなし利益課税（いわゆるトン数標準税制）については、非常時における対応を含む安定的な国際海上輸送を確保するために外航海運業者が果たすべき役割及び当該政策目的を達成するための規制等を明確にする法律が平成 20 年の通常国会において整備されることを前提として、平成 20 年度税制改正において具体的に検討する。

(以下略)

3.3.2 トン数標準税制導入と海事クラスター

トン数標準税制が継続扱いとなったことに喜ぶ関係者は多いが、税制担当当局としては、「国会議員をバックとした国交省の圧力は強く、さりとて特定産業のしかも大企業優遇と捉えられかねない面もあり、国民の代表たる国会に判断してもらおう。」という程度がおそらく本音で、トン数標準税制が理解されたなどというのは勘違いであり、判断をしなかつただけとも考えられる。

平成 19 年度税制改正要望において海事局が要望の理由として掲げたのは、外国との税の不均衡解消による競争力確保と激しい国際競争の中で減少してきた日本籍船確保（増加）による安定輸送の維持の 2 本立てである。そこには、トン数標準税制の導入が一産業の問題ではなく幅広い関連産業を有する海事産業全体の問題であるという産業政策的主張は全く入っていない。これは税のコンバージェンス(国際的一致)中心に論点を絞りたいという戦略からも当然のことと考えられる。

しかしながら、平成 19 年度税制改正要望の結論を受け、立法作業が求められる以上、海事局では平成 20 年度税制改正要望までに、きちんとした外航海運政策を打ち出し、それを実現するために必要な手段としてトン数標準税制が必要であることを証明しなければならず、産業政策の議論は避けて通れなくなっている。交通政策審議会海事分科会においては、外航海運施策の拠り所となる上位概念として総合的海事政策のあり方がかなりの時間をかけて論じられる可能性は高く、政策論的論拠がしっかりし、かつ、海事産業を幅広くカバーする、地域海事クラスターの組織化及び全国ネットワークの構築などのクラスター強化政策が課題としてあがってくる可能性は高い。

この場合に、神戸を皮切りに何らかの動きが出ていれば、海事局も大いに勇気づけられ、海事クラスター強化を政策として取り上げやすくなる。そしてそれが、トン数標準税制導入を促進することにも繋がっていくことになるのである。

3.3.3 欧州におけるトン数標準税制導入

欧州の主要海運国は 90 年代後半以降に海運政策を大きく転換しており、自国籍船や自国船員の減少に対する対策として、海事産業を広い角度で捉え、海事産業を自国で発

展させることが国益に寄与するとの整理でトン数標準税制などの導入を始めとする各種の政策を実施した。その政策、即ち海事産業を全体として捉えその発展を図る手法、の理論的枠組みとしてクラスター論を援用した。トン数標準税制を最初に導入したのは1996年のオランダで、1997年には国レベルでの海事クラスターネットワーク組織である Dutch Maritime Network が結成されている。その他、少なくともノルウェーでも国レベルの海事クラスターネットワーク作りが行われた。

このように、欧州においては、トン数標準税制は海事産業政策を実施するための手段であり、元となる政策を効果的に波及させるために海事クラスターの強化が行われていた事実がある。

3.4 クラスター組織を業界代表者として扱う EU

欧州各国が90年代に海事政策の展開を図った際に海事クラスターを活用したことは上記に述べたとおりであるが、現在、EUによる共通海事政策の策定作業が行われており、パブリックコンサルテーション作業におけるEUのカウンターパートとして海事クラスター組織が活用されている。

2006年11月23日にベルギーのブリュッセルにおいて「新欧州海事政策～グリーンペーパーに関する討論～」と題する討論会が欧州委員会の後援で開催された（参加者約80名）。EUは2006年5月に新欧州海事政策を公表しており、パブリックコンサルテーションを行った後、2007年6月末迄に最終化する予定である。この討論会をMARE FORUMというオランダの海事関係会議開催コンサルタントと共同で主催したのがDutch Maritime Network（1997年設立）というオランダの海事クラスター機関であり、協力機関としてEuropean Network of Maritime Clusters（2004年設立）が名を連ねている。このこと一つをとっても、欧州の海事クラスター組織は業界団体として地位を確立しており、海事産業全体のためにさまざまな活動をしていると言える。

また、会議に出席した日本貿易振興会（JETRO）ロンドン事務所船舶部（JSC）による会議報告に以下の記述がある。

「・・・他国の動向を問われた欧州海事政策タスクフォースの委員長 Richardson 氏は、豪とカナダのみが「統合海事政策」を有していると公言しているが、両国には海事クラスターは存在せず、ごく一部の分野でのみ「統合政策」が見られるのみであること、さらに、政策の実施面では極めて遅いことを説明した。・・・」

このように、総合的な海事政策と海事クラスターの存在は出し手と受け手で一对一の対応で語られていることがわかる。なお、日本のことが触れられていないが、おそらく統合海事政策が無い国として Richardson 委員長に認識されているものと推察される。

3.5 単一業界では対応しきれない課題の出現

上記のとおり、わが国の海洋・海事政策の流れの中での海事クラスター構築の必要性を述べてきたが、海事社会における現実の問題として海運、造船等の単一業界の取り組みで

は対処しきれない問題が出現しており、また、EUは国際基準をコントロールすることによる海事産業競争力強化を打ち出しており、個別事項への対応においてもわが国海事業界は一致団結の体制を早期に整えないとビジネスチャンスを逃し続けることになる。実例として船舶のバラスト水による有害微生物の越境問題、船舶解撤の問題、海運におけるCO2排出量削減の問題をあげたい。

「船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び監理のための国際条約（仮称）」は2004年2月に作成されたが、国際海事機関で正式議題に採用されて以来ほぼ13年後の採択であった。この問題は、船舶のバラスト中に含まれる微生物や生物の卵や幼虫が異国で排出され海洋生態系を脅かすという問題解決のために検討されてきたものであり、当初は船舶航行中のバラスト水交換方式などが議論され、船舶運航中に解決可能な主に海運活動の問題と考えられていたのが、微生物のほぼ完全死滅を要件とする施設・設備の設置という新製品開発の問題へと議論の核心が移っていった。このため、総合的にこの問題に対応していた国（北欧）と海運問題として対応していた国（韓国）とで国内対応準備は相当に違いが出てしまっている。製品開発で先頭を走っていると言われている3企業（国際海事機関のレビューに基づく）は、スウェーデン、ドイツ及び日本の企業であるが、韓国企業は気付いたときには周回遅れといった感じであった（日本企業があるのは、日本財団が当初段階より某海運関係団体の本件に関する活動に補助金を供給し続けたため、内容がハードの問題に変わっても財政基盤の安定により当該団体を中心にメーカーとの連携体制が構築できたからであり、日本財団の支援がなければ日本も韓国と同じ状況であったと推測される）。なお、この条約の規制に伴い設置が義務づけられる装置やシステムの需要により兆単位の新産業が創出されるといわれている（TV東京ビジネスサテライトによれば10兆円）。

船舶解撤の問題は現在国際海事機関で検討中の課題であるが、日本や韓国で製造され、使用された船舶が最終的にはインドやバングラデシュで解体され、環境対策が不十分なためそれらの国の従事者に深刻な環境被害を与えているという問題である。現在は、船舶に使用される設備や材料のトレースを明確化させるというハード面の議論が中心であるが、トレースの明確化が直ちに途上国への不要船移動問題を沈静化させるとは言い切れない面があり、メーカーだけの議論には限界が見えてきている。本件はバーゼル条約適用による国内処理の義務づけから、わが国の自動車等のリサイクル制度にあるようなリサイクル料金の所有者負担制度など案はさまざま考えられるが、その行方は見えておらず、海運事業者単独の経営面でのプラス効果はまず無いが、海事関連産業にとっての新規需要の可能性は秘めており、海事産業全体でのフォローが必要である。

また、海運におけるCO2排出量削減の問題は、実質的検討はされていないが、排出量の割り当てから削減方策まで扱う範囲は幅広く、ビッグイシューであるので海事産業全体での対応が必要なのは言うまでもない。

なお、港湾政策に関しても、スーパー中樞港湾政策を基本とする政府の方針の一方で、中韓との間の高速海上輸送サービスのニーズにどう現実的に対応していくかの問題等に

第4章 「国際海事都市神戸」再生のための研究会の審議

4.1 第1回研究会

第1回研究会は平成18年9月13日（水）に神戸商工会議所特別会議室Aにおいて開催し、座長として宮下國生大阪産業大学教授を選出した後、審議に入った。

審議では、かつての国交省による海事クラスターの政策推進の検証（地域の視点欠如等）の後、神戸の現状等の紹介、海外のクラスター事例、国内今治、名古屋港の取り組みを紹介した上で、自由討論を行った。

神戸における海事クラスター取り組みの必要性については、神戸大学や政府の出先機関からは積極的な発言が続いたが、民間、自治体、関係団体など実際にクラスターを構築する機関からは慎重な意見も出され、必ずしも共通認識が得られたわけではなかった。

また、具体的なイメージがわきにくい等の指摘があったため、具体案を次回提示することになった。

表 4.1 第1回研究会での主な発言

（対応課題番号は第2回研究会で示した課題分布図における対応関係）

	第1回研究会での主な発言	対応課題番号
1.	港を外して絵は描けない（大水深バース、リードタイム短縮、港湾の24時間フルオープン、経済特区）	⑱⑲
2.	平成の居留地構想（外国人研究者や国際機関を中心とした新しい平成の時代の神戸の国際交流拠点作り）	③④⑤⑥ ⑧⑨⑪
3.	ポストCOEで海を中心とするプロジェクトを構想中。中核教育機関として人材育成の分野で役割を果たしたい	⑭⑮⑯⑰ ⑳
4.	海事都市としての神戸の再生を市民がどれだけ望んでいるのか	②⑧⑫
5.	内航船社からみれば神戸は外航のための港、内航は企業バースのみ	⑱⑲
6.	荷物があれば神戸港でなくても良い。必要な荷物がある港しか利用しない。トラック輸送費が高いため、生産地や消費地に一番近い港を利用する。自社から一番近い港、物流コストが一番安いところを使うのは当然。	⑲
7.	当社は神戸にしか拠点はなく、神戸が潤わないという危機感を常に持っている	⑬⑱⑲
8.	荷主としては、国内流通を含めてエンドユーザーまでいかに安く荷物を届けられるか、経済性に尽きる。	⑱⑲
9.	神戸で海上、航空貨物の一元化は荷主にメリットがある。	⑬
10.	急ぎの場合は飛行機なら翌日でも出荷でき、船ならば1週間前には荷物を出さなくてはならない。そういうところがスムーズに行けばいいと思う。	⑱
11.	税関は24時間やっているというが、周りの業者が対応できていない。当番制のような物があってもいい。	⑱

12.	今まで行われてきた異業種を含めた連携をどう考慮するのか。既存の産学官の情報交換の場等との整合性やステップアップをどう図っていくか。	①②③
13.	人不足と絡んで教育やビジネスが神戸の地で起こる仕組みを考えるといい。	③⑥⑨⑩ ⑭⑮
14.	大きな造船所があり、船用が立地している。このことに広範な理解が得られるようにする必要がある	②④⑧⑫
15.	優秀な人材を確保していくことが課題。海事都市として神戸大に造船を含む人材育成・確保を期待したい。	⑭⑯⑰
16.	行政の発想は、神戸だけ特別とはならないので、地域の独自性が重要	①②
17.	神戸には港湾短期大学校、市立高専、流通科学大学、香住高校など海事産業を支える、いわゆる知的頭脳を提供できる機関が集積しており、これらと連携を図ってビジネスに結びつけていくことが大事。	⑮⑯⑰
18.	市民に港を理解させることが、この港の行政を支える原動力となるのではないか。	⑧⑪⑫
19.	物流港としては神戸港は限界に来ている。サンクトペテルブルグやアムステルダムは今観光ルートになっており、神戸は瀬戸内の世界への玄関として人を呼ぶ港にはできないか。	⑩
20.	港の親水空間を整える場合、五管の神戸港湾内への移転、神戸大海事科学部の移転などの課題がある。	③⑫
21.	西神工業団地やポーアイ2期の産業団地などを計画的に整備し、商工業の立地を長期的な面で整備している。	⑨⑩
22.	教育機関や造船、海員教育も含めたマリタイムの連携をさせて広げていく点は、私たちが進めてきた物流とは違う点がある。それが神戸の活性化に役立つのであればおもしろい。	①②③④

4.2 第2回研究会

第2回研究会は平成18年11月21日（火）に神戸商工会議所特別会議室Aで開催し、まず、海事クラスターについての理解を深めるため、産業競争力強化に資するスピルオーバー効果等のクラスター理論と外国の事例などについて、わが国における海事政策実行に関する最高責任者の一人で、かつ、海事クラスターに関する高い知見を有する国土交通省海事局春成次長にご講演いただいた。

その上で、第1回での発言のうち、何らかの示唆を含む主な事項をリストアップし、それらの課題等に対応するために必要と考えられる具体的事業を候補事業（案）として立案し、産業面、地域面、教育面に分けた分布上において示した。更に、個別候補事業（案）については、具体的内容を記した個票を提示した。

あらかじめ実施した研究会メンバーへのアンケート結果に基づき審議を行い、個別候

4.3 第3回研究会

第3回研究会は平成19年2月15日(木)に神戸商工会議所特別会議室Aで開催し、第2回研究会において選定された優先実施事業(9課題)について、目標年次と責任機関を明記した工程表(案)を作成し(このうち、神戸側担当組織が決まっている6課題については、当該組織と調整しながら作成)、運営体制(案)及び当面の予定(案)と併せ、「国際海事都市神戸」事業実施計画(案)として提出した。また、来年度に地元主導の体制で準備会を設置することなどを内容とする決議案を提示した。

決議案の一部を修正の上、これらは全会一致で承認された。

4.4 今後の予定

研究会の決議により、9課題のうち神戸の機関が事務局を引き受けた6課題については早急に準備にはいることとなった。来年度からは、事業推進母体が、海洋政策研究財団から、事務局を神戸大学、神戸市と神戸商工会議所が協力機関となる体制にバトンタッチされ、海事クラスター強化を図るための準備委員会を立ち上げることとなる。

4.5 「国際海事都市神戸」再生のための取り組みに関する決議

「国際海事都市神戸」再生のための取り組みに関する決議

「国際海事都市神戸」再生のための研究会（構成員別紙のとおり。以下「研究会」という。）は、平成18年度において、国際海事都市としての神戸を再生する方策の一つとしてのクラスター活動の可能性について共同して検討を行った。

研究会は、神戸港が平成7年に発生した阪神・淡路大震災の際に受けた打撃を克服して機能を回復し、明石海峡大橋の開通という内航荷動きの大変動に大きな影響を受けながらも貨物取扱量が回復基調にある現状に一定の評価を与えつつも、このまま何らの対策も講じなければ、遠くない将来に神戸は港を中心とする海事都市としての機能を失ってしまいかねないとの警鐘を認識し、海事産業の集積がまだ残り、海外経済の拡大を背景に企業収益も高水準を維持している現時点でクラスター効果の強化を図る取り組みを開始することが、国際海事都市神戸の再生に寄与する可能性があるとの合意に至った。

研究会は次に、国内におけるライバル港の実情や他の海事産業集積都市でのクラスター活動についての調査を行い、欧州の海事クラスター組織の活動を検証した。また、マイケルポーター教授のクラスター論に始まり、90年代後半以降の欧州での取り組みや平成12年の我が国海運政策文書での初紹介などの概要や経緯をフォローアップした。その結果、我が国においても、人材育成の要素を取り入れた上で地域の視点でクラスター活動を促進させる試みは意義があると考えられるため、具体的な内容について更に検討を進めていった。

時あたかも、我が国が新たな海洋立国となることを目指し、海洋政策の基本理念や基本的施策、海洋政策を一元的に担う組織の設置などを骨子とする海洋基本法制定の動きが顕在化してきており、また、海運業に対する法人税についてのトン数税制の導入に向けた動きが前進するなど、海洋を取り巻く環境が変化していく中で、海事産業が今後も持続的に安定した海上輸送の提供という責務を果たしていくためには、海事産業が一致して課題に取り組み、クラスター効果で成果を出していくことが極めて重要と考えられつつあり、このような時代を先取りした研究会の挑戦は次第に意義深いものとなった。

上記のような経緯、周辺環境をふまえ、研究会はさらに、神戸においてクラスター効果を高めるための取り組み方策について、個別具体的な事業を設定し、期待される効果、実施体制、作業工程などの検討を行った。検討に際しては、地域における知的創造や人材養成の中心機関である神戸大学が、海洋分野においても中核機関を目指すという全学的方針の下で終始積極的な姿勢で主導し、結果、下記について合意した。

- －研究会の成果を受け、地元主導で海事クラスター強化を図るための準備委員会を新たに立ち上げる。
- －事務局は神戸大学海事科学部が行い、神戸市及び神戸商工会議所が協力し、海洋政策研究財団が支援する。

最後に、研究会は、「国際海事都市神戸」再生のための研究会の活動に対する日本財団からの資金協力に深い感謝の意を表する次第である。

以上決議する。

平成18年2月15日

「国際海事都市神戸」再生のための研究会

「国際海事都市神戸」再生のための研究会参加者名簿

(順不同,敬称略)

氏名	企業団体名	役職名
本岡啓伸	住友ゴム工業(株)	物流部課長
萩本敏昭	(株)アシックス	経理部資金チーム
山水教賢	神栄(株)	経営企画部社長秘書
中和英三	バンドトレーディング(株)	代表取締役社長
高島孝	富士通テン(株)生産本部	物流部神戸物流センター長
白石保典	阪神内燃機工業株式会社	代表取締役社長
佐藤國臣	佐藤國汽船株式会社	代表取締役社長
岡崎信行	川崎造船株式会社	取締役企画本部長
森本啓久	森本倉庫株式会社	代表取締役社長
古川國丸	八馬汽船株式会社	代表取締役社長
草野誠一郎	神戸商工会議所	産業振興部国際担当部長
上川庄二郎	神戸経済同友会	特別会員
佐藤典久	神戸青年会議所	常任理事・政策室長
橋間元徳	神戸港埠頭公社	理事長
並川俊一郎	ネットノルスケペリタス日本地区本部	前任主席検査員
石丸周象	神戸運輸監理部	監理部長
片桐正彦	近畿地方整備局	副局長
内波謙一	第5管区海上保安本部	本部長
山本朋廣	神戸市みなと総局	局長
町本欣信	神戸市国際文化観光局	局長
宮下國生	大阪産業大学	教授・神戸大学名誉教授(経営学部)
眞山滋志	神戸大学	副学長
赤塚宏一	神戸大学	監事
石田憲治	神戸大学	海事科学部教授
韓鍾吉	韓国聖潔大学校	経営学部教授
寺島紘士	海洋政策研究財団	常務理事

4.6「国際海事都市神戸」事業実施計画

「国際海事都市神戸」事業実施計画

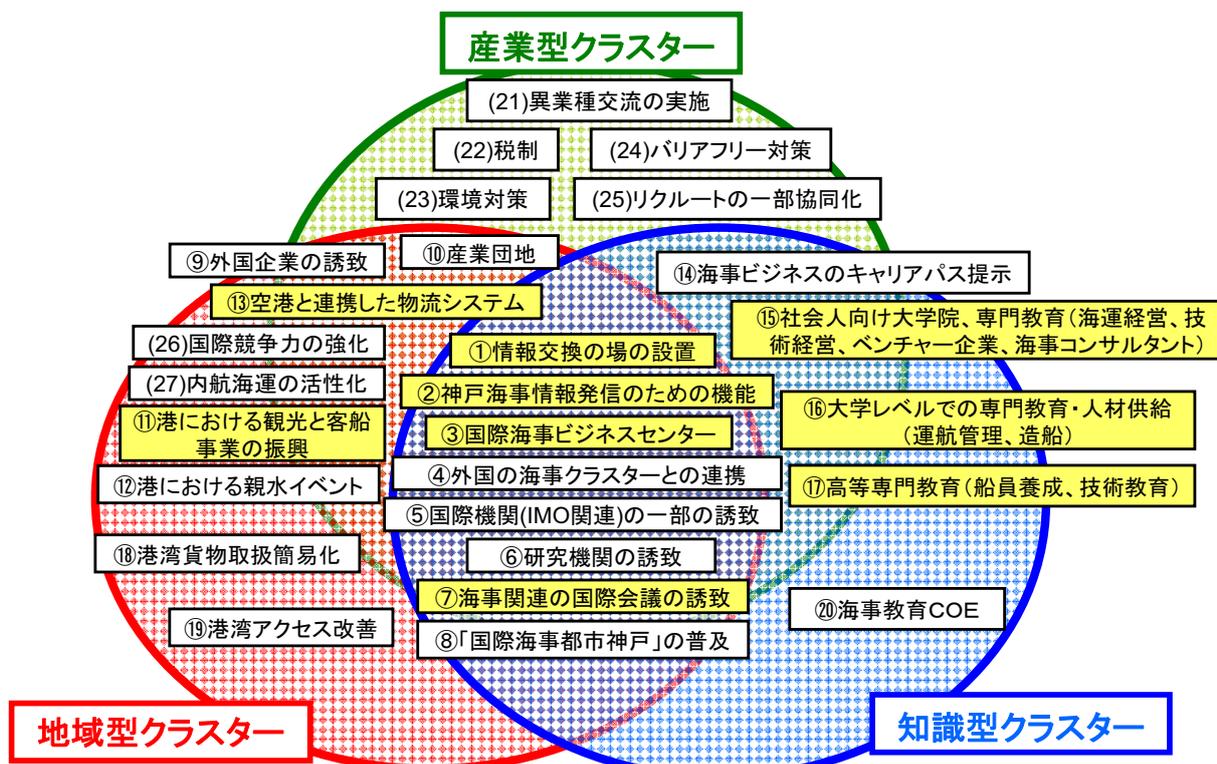
「国際海事都市神戸」再生のための研究会

(平成18年9月～平成19年2月)

1. 国際海事都市神戸のターゲット
2. 個別事業実施計画
 - (1) 課題番号 ① 情報交換の場の設置
 - (2) 課題番号 ② 神戸海事情報発信のための機能
 - (3) 課題番号 ③ 国際海事ビジネスセンター
 - (4) 課題番号 ⑦ 海事関連の国際会議の誘致
 - (5) 課題番号 ⑪ 港における観光と客船事業の振興
 - (6) 課題番号 ⑬ 空港と連携した物流システム
 - (7) 課題番号 ⑮ 社会人向け大学院・専門教育(海運経営、技術経営・ベンチャー企業・海事コンサルタント)
 - (8) 課題番号 ⑯ 大学レベルでの専門教育・人材供給(運航管理、造船)
 - (9) 課題番号 ⑰ 高等専門教育(船員養成・技術教育)
3. 「国際海事都市神戸」の運営体制
4. 国際海事都市神戸(マリタイム神戸)の当面の予定

1. 「国際海事都市神戸」のターゲット

(①、②、③、⑦、⑪、⑬、⑮、⑯、⑰を優先実施)



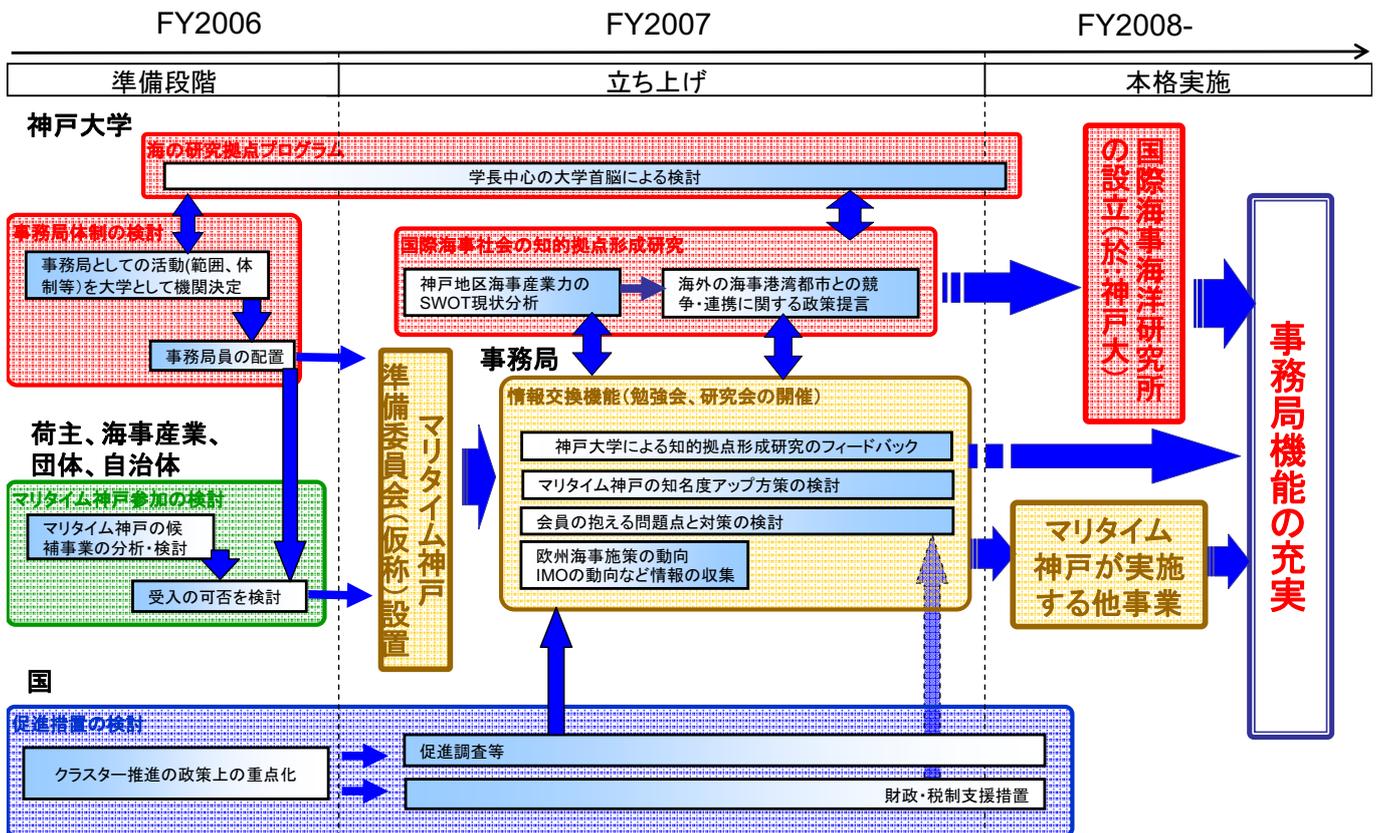
※ 数字は研究会が付けた課題番号

2. 個別事業実施計画

課題番号 ① 情報交換の場の設置

事業名	「国際海事都市神戸(マリタイム神戸)」(仮称)の設置		
概要	「国際海事都市神戸」を構成する広範な主体が、クラスター組織の母体として設定し、まずは情報交換を行うための場とする。		
効果	産業別の業界団体や地域のロータリークラブなどとは異なる範囲の関係者がメンバーとなり、地域における「国際海事都市神戸」を構成する産学官の関係者の動向や考えなどがよりの確に把握できる。 組織化することで、意見、提言から事業に類することまでさまざまな活動が行える。外国の組織との連携母体となり、情報が収集できる他、ビジネスチャンス拡大の可能性も出てくる。		
参加者	全員	費用	人件費を別にすれば会費(年間数万円)程度
検討事項	安定的な事務局運営をどうするか、運営体制等		
備考			

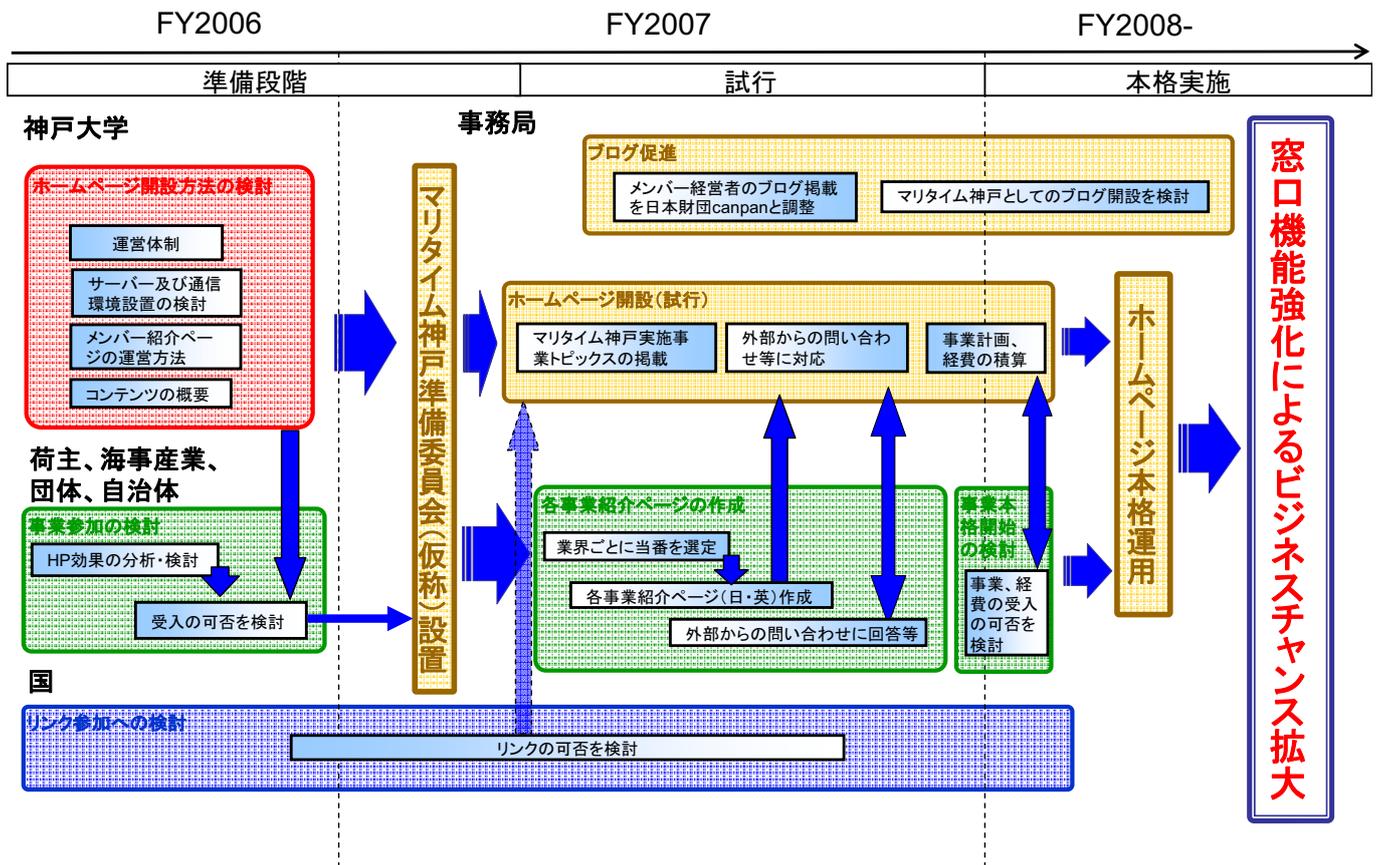
事業名：国際海事都市神戸(マリタイム神戸)の設置(ロードマップ案) (①情報交換の場の設置)



課題番号 ② 神戸海事情報発信のための機能

事業名	「国際海事都市神戸」による情報発信(ホームページやブログの開設、展示会等への参加)		
概要	「国際海事都市神戸」のトップページから海運、客船、造船、舶用、倉庫、物流、教育、港湾、行政等と順次辿って行き、最後は会員のHPに着く。 ブログの場合は、個人が主体となるが、経営者の人となりを手軽に紹介できる。 また、(財)神戸国際コンベンション協会と連携を密にしてイベントや展示会等に参加する。		
効果	神戸に関する広範な事項について外部からの窓口機能を有し、顧客の利便性向上が、知名度の浸透やネットワーク形成につながる。 海事クラスター組織としての知名度が高まればHP閲覧率が向上し、ビジネスチャンスを拡大できる。 また、ブログでは経営者個人の宣伝ができ、思わぬ副次効果が現れる。		
参加者	全員	費用	「国際海事都市神戸」の会費内程度
検討事項	運営体制等		
備考	HPはMaritime LONDONが参考になる。ブログについては日本財団HPよりCANPANが良い例となる。		

事業名:「国際海事都市神戸」による情報発信(ロードマップ案) (②神戸海事情報発信のための機能)



課題番号 ③ 国際海事ビジネスセンター

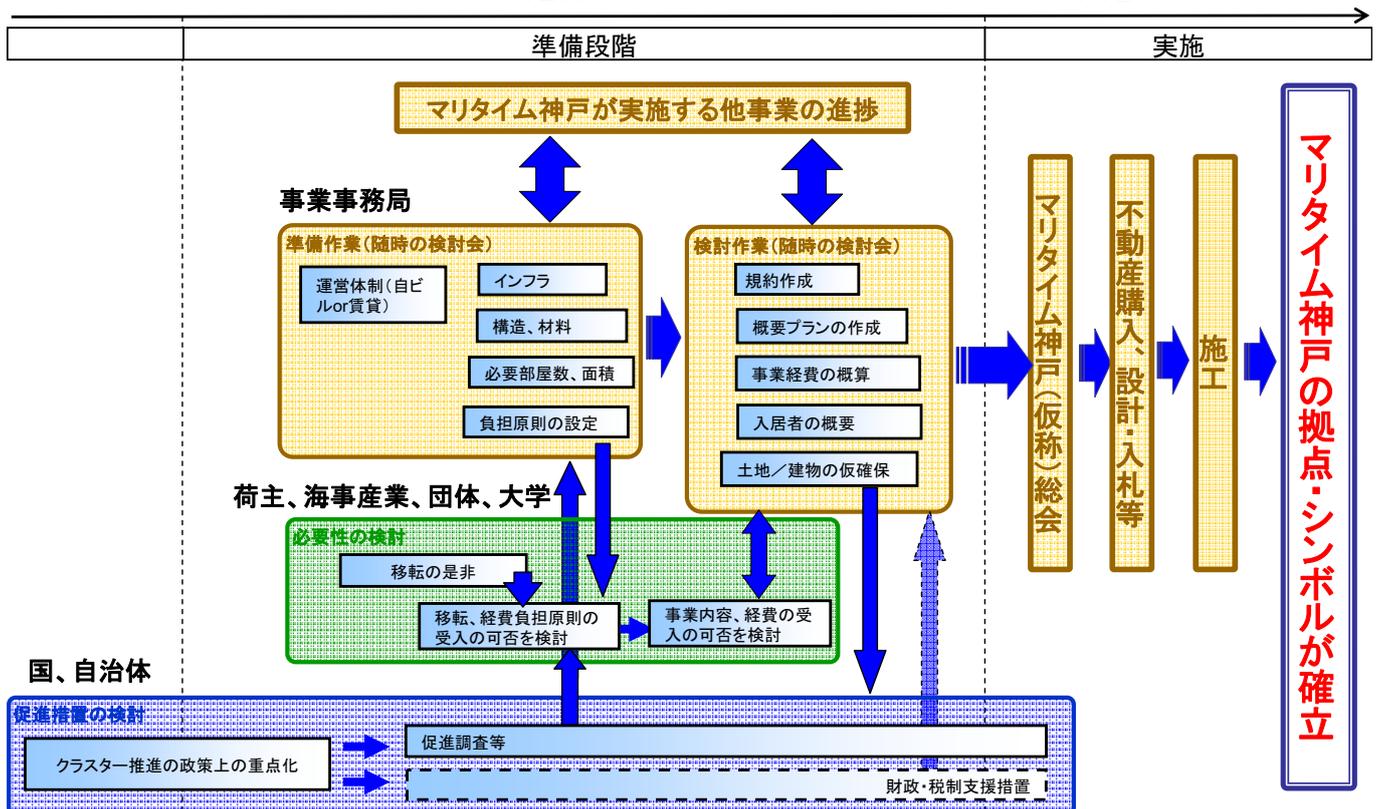
事業名	国際海事ビジネスセンター		
概要	神戸に基盤を有する海事クラスターが期待するあらゆる機能が詰め込まれたセンターを設置する。また、産業、団体、教育機関、関係行政機関の同一ビル内移転、連絡事務所設置などの集積を促す。 盛り込むべき機能としては海事クラスターで実施する機能全てということになるが、必要なものとしては、対外窓口機能、情報交換機能、アドバイス機能、研究促進機能、社会人教育機能などがある。		
効果	ビジネス・研究・起業・人材等海事クラスター活動の拠点として機能できる。 広く関係機関を集積することにより、海事都市神戸のシンボリック的存在になる。		
参加者	全員	費用	運営方法にもよるが一定の金額が必要
検討事項	運営体制		
備考			

事業名：国際海事ビジネスセンター設置（ロードマップ案） （③国際海事ビジネスセンター）

FY2006

FY200・

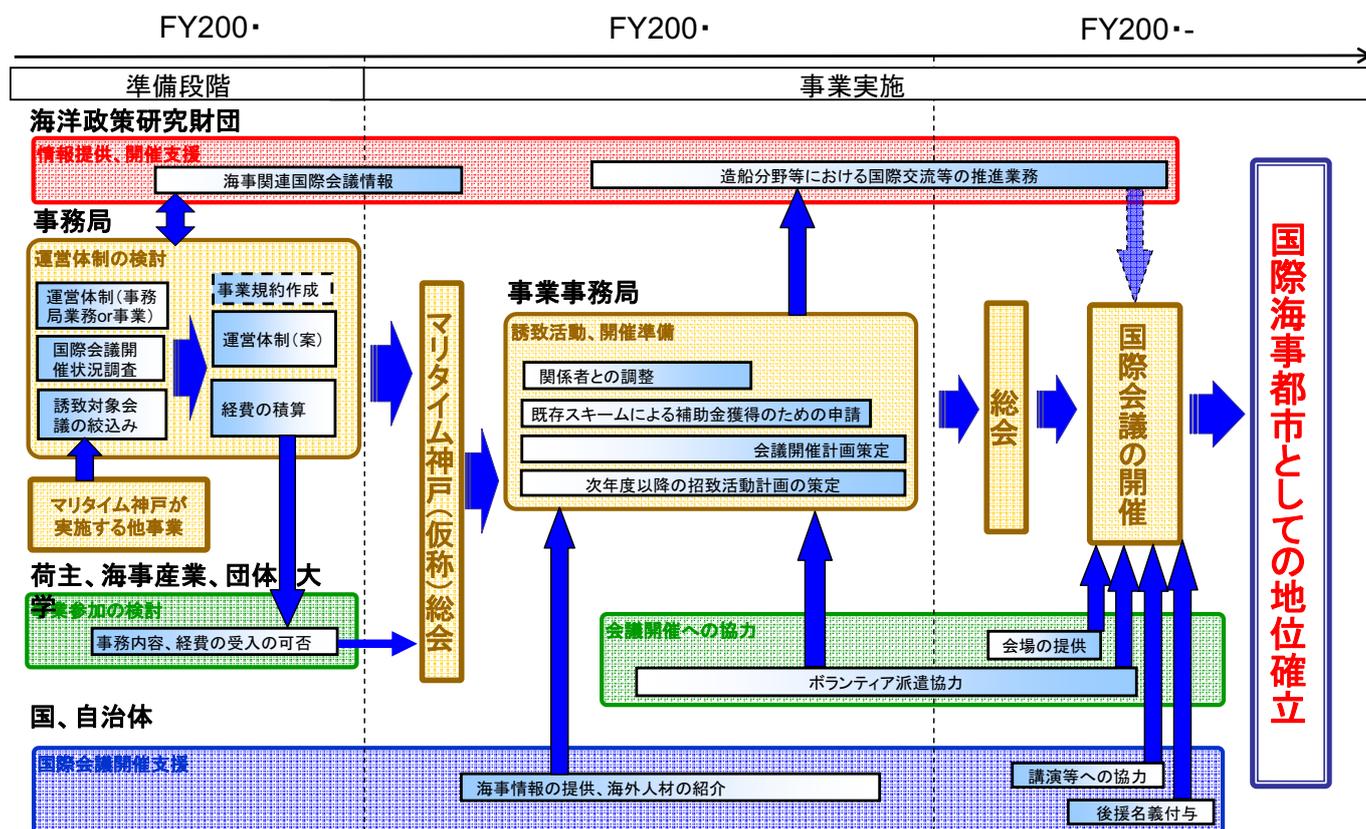
FY2・・・



課題番号 ⑦ 海事関連の国際会議の誘致

事業名	国際会議開催事業		
概要	<p>大きな海事関係国際会議を誘致する場合と「国際海事都市神戸」の活動を支援する狙いで国際会議、シンポジウムを開催する場合が考えられる。</p> <p>前者はやはりIMOの会議であり、条約採択外交会議、わが国に影響の大きな規制の決定、審議に係る会議が考えられる。</p> <p>後者は、外国の海事クラスター関係者を招いての会議、誘致検討対象国際機関を招いてのシンポジウム、クルージング先進国関係者を招いての瀬戸内クルージングに関するシンポジウムなど様々考えられる。</p>		
効果	<p>大きな国際会議の誘致は費用面も人的にも負担が大きい、京都議定書のように当該案件にかかるシンボル都市的な位置が築ける。</p> <p>クラスター活動支援の国際会議は、出来るだけ市民にアピールする形で開催することで世論を啓発。</p>		
参加者	関係者	費用	大会議は多くの場合負担も大きい
検討事項	大会議は外務省の協力が必要、小会議は既存スキームの活用が可能		
備考	20年間のテクノオーシャン開催ノウハウが活かせる		

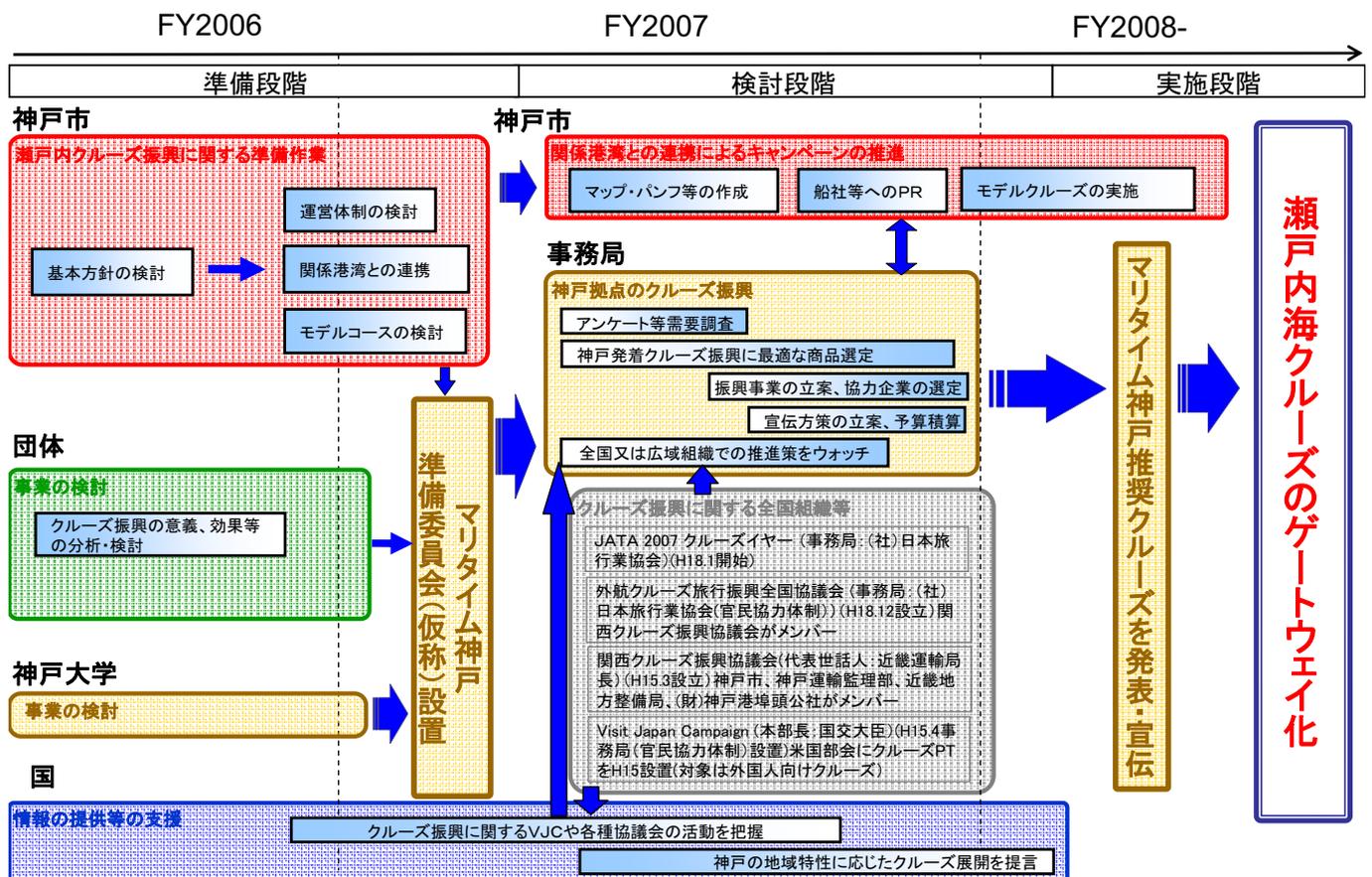
事業名：国際会議開催事業（ロードマップ案） （⑦海事関連の国際会議の誘致）



課題番号 ⑪ 港における観光と客船事業の振興

事業名	船旅(瀬戸内海クルーズ)による観光振興の検討		
概要	<p>港における観光振興は関係者でさまざま検討されているが、「国際海事都市神戸」としては、神戸港を拠点とする「瀬戸内海クルーズ」を取りあげ、これを促進するための方策を検討する場を設ける。</p> <p>日本人対象の場合でも、ショートトリップから、四国・九州へも行け、釜山や中国まで足を伸ばせる瀬戸内海クルーズの魅力はある。</p> <p>一方、米国人を主なターゲットとする瀬戸内クルーズの促進は、政策との合致、潜在需要、波及効果への期待などがあり、まず検討すべきである。2006年は外国客船の日本寄港ラッシュとなっている。多くが日中韓いずれかに航空で来てからクルーズ船で各地を回るというもので、外国客船の2006年の寄港数ランキングは、1位長崎52回、2位広島22回、3位宮島15回、4位宇野、萩、金沢、境港13回、8位神戸12回となっている(雑誌「クルーズ」より)。関空からの海上アクセスが便利で京都・奈良観光とタイアップも可能な神戸は外国人のクルーズ需要を喚起できる力がある。</p>		
効果	国際海事都市神戸の知名度が高まる、新規観光需要の開拓につながる。		
参加者	関係者	費用	少額(基本はコマーシャルベースの投資)
検討事項	日本人対象の場合、我が国クルーズ船の高コスト構造の解決は必須		
備考			

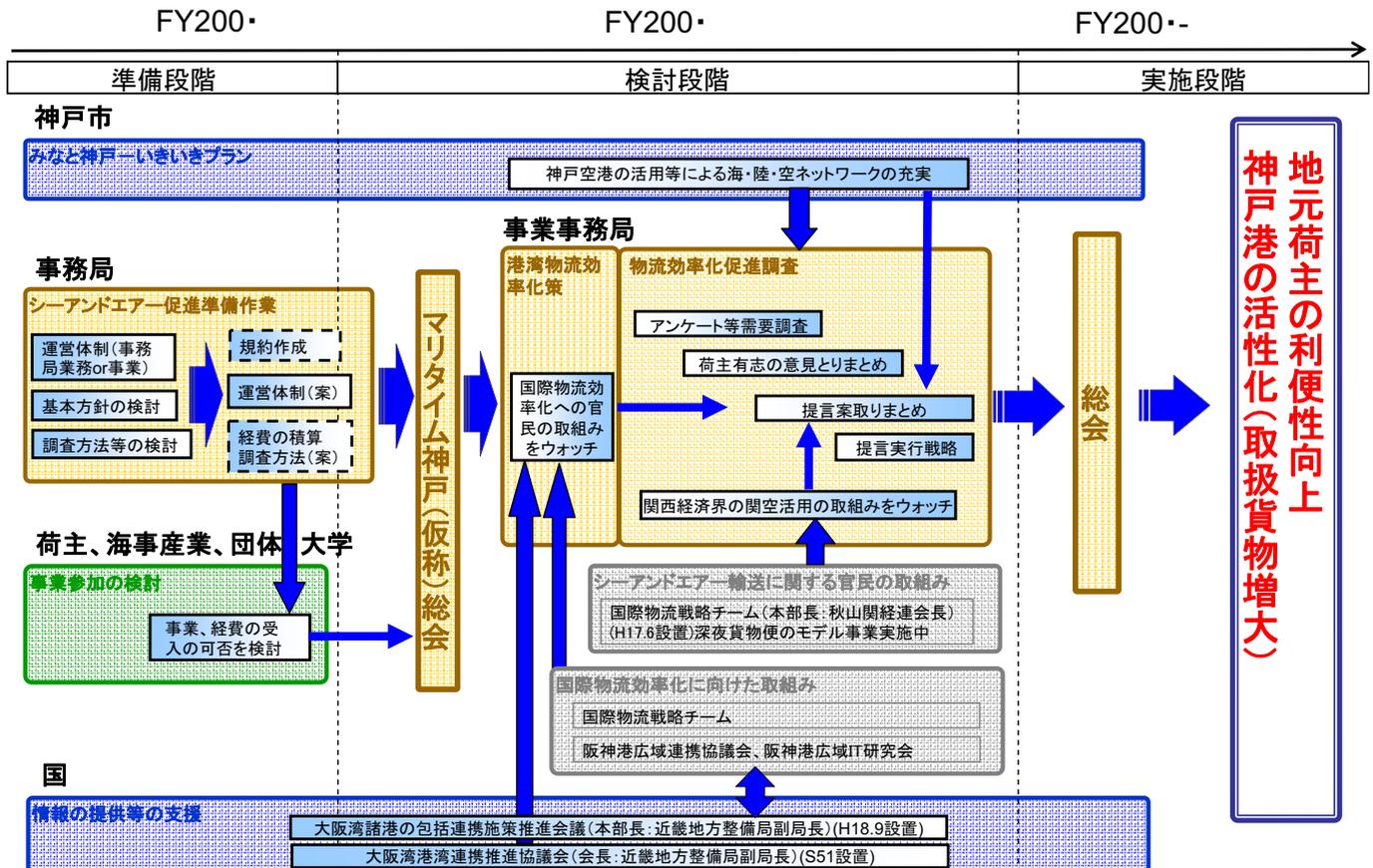
事業名: 船旅(瀬戸内海クルーズ)による観光振興の検討(ロードマップ案) (⑪港における観光と客船事業の振興)



課題番号 ⑬ 空港と連携した物流システム

事業名	シーアンドエアーの促進		
概要	神戸港、特にアイランドは関空とは近く、貨物取扱業者や製造業者と連携しながら、港内にロジスティクスハブ、又は、生産拠点を設け、関空と連携するシーアンドエアーは十分検討に値する。このため、関空－神戸港の接続に関する各種フィージビリティ調査の情報を収集し、パイロット事業等にも協力する。 また、神戸空港発着のシーアンドエアーも神戸市の取り組みに協力するほか、国際貨物輸送を視野に入れた調査等にも取り組む。		
効果	航空物流が進展する中で海陸空と結ぶつた総合物流の整備は、地元荷主の利便性向上や貨物取扱量の増加による神戸港の活性化を促進し、新たなビジネスチャンス創出の可能性も秘めている。		
参加者	全員	費用	一定の調査費
検討事項	航空行政の動向に留意		
備考	名古屋港では中部国際空港とのシーアンドエアーを促進中。		

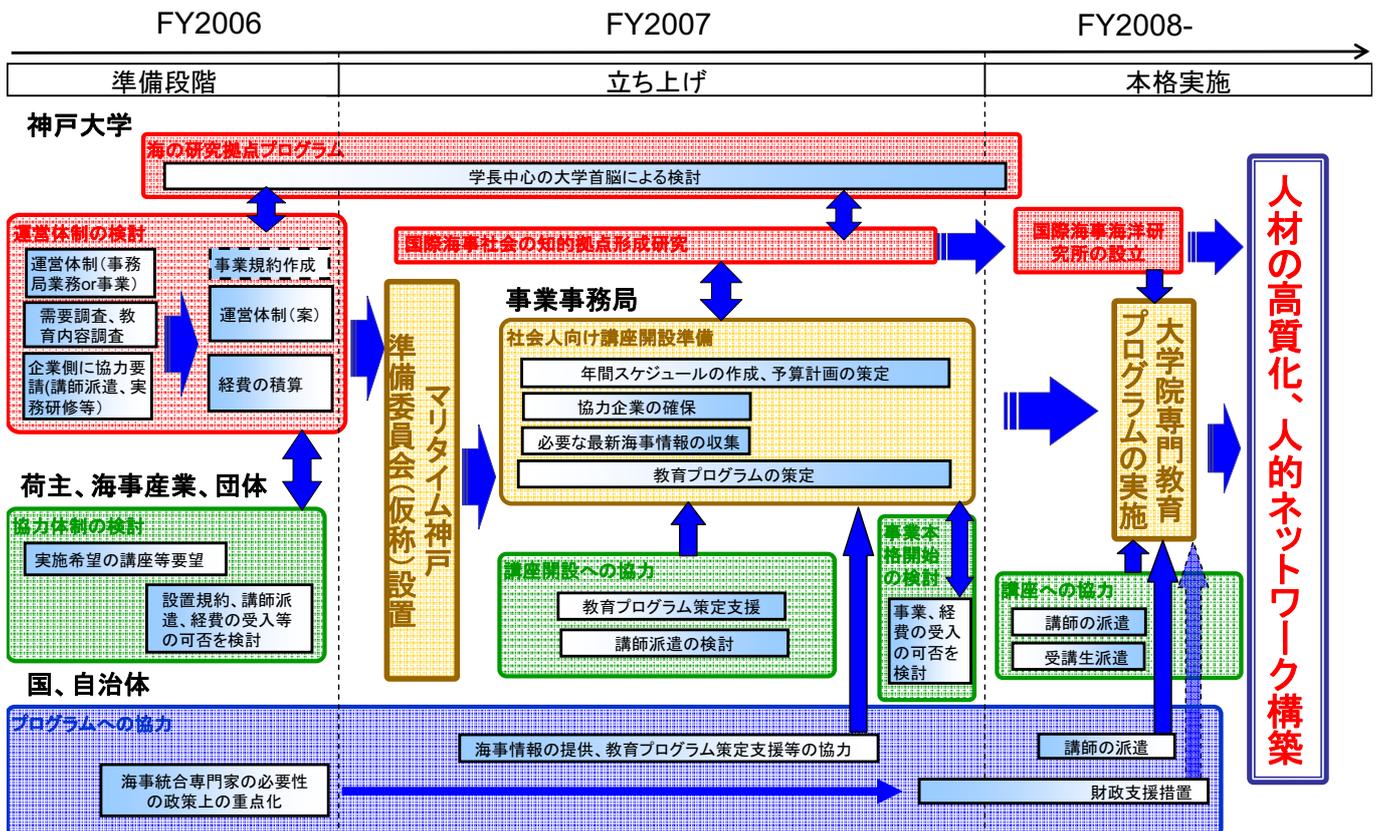
事業名：シーアンドエアーの促進（ロードマップ案） （⑬空港と連携した物流システム）



課題番号 ⑮ 社会人向け大学院・専門教育(海運経営、技術経営・ベンチャー企業・海事コンサルタント)

事業名	社会人向け大学院・専門教育プログラムの整備		
概要	⑭で作成した海事ビジネスキャリアパスの一部を構成する事項として、海事企業向けの専門教育プログラムを整備する。 大学を中心として、海事社会人向けの大学院・専門教育プログラムを整備し、行政機関・海事企業はコンテンツやニーズの提供で大学側に協力する。また必要に応じて、講座や講師を派遣する。 企業サイドでは、各社の人材育成カリキュラムに本プログラムを組み込み、プログラムを有効に活用する。		
効果	大学が有する経営全般の研究蓄積や海事に関する先端研究などのコンテンツを基礎に、海事産業の協力を通じて、実際の海事産業のニーズにあった、学術・実学両面で高質な教育を行うことができる。 受講生は、プログラムを通じて、専門知識を習得するとともに、人的な海事産業のネットワークを構築することができる。		
参加者	関係者	費用	形態による
検討事項	大学側と企業とが如何に連携し、実効的なプログラムを整備できるか。		
備考			

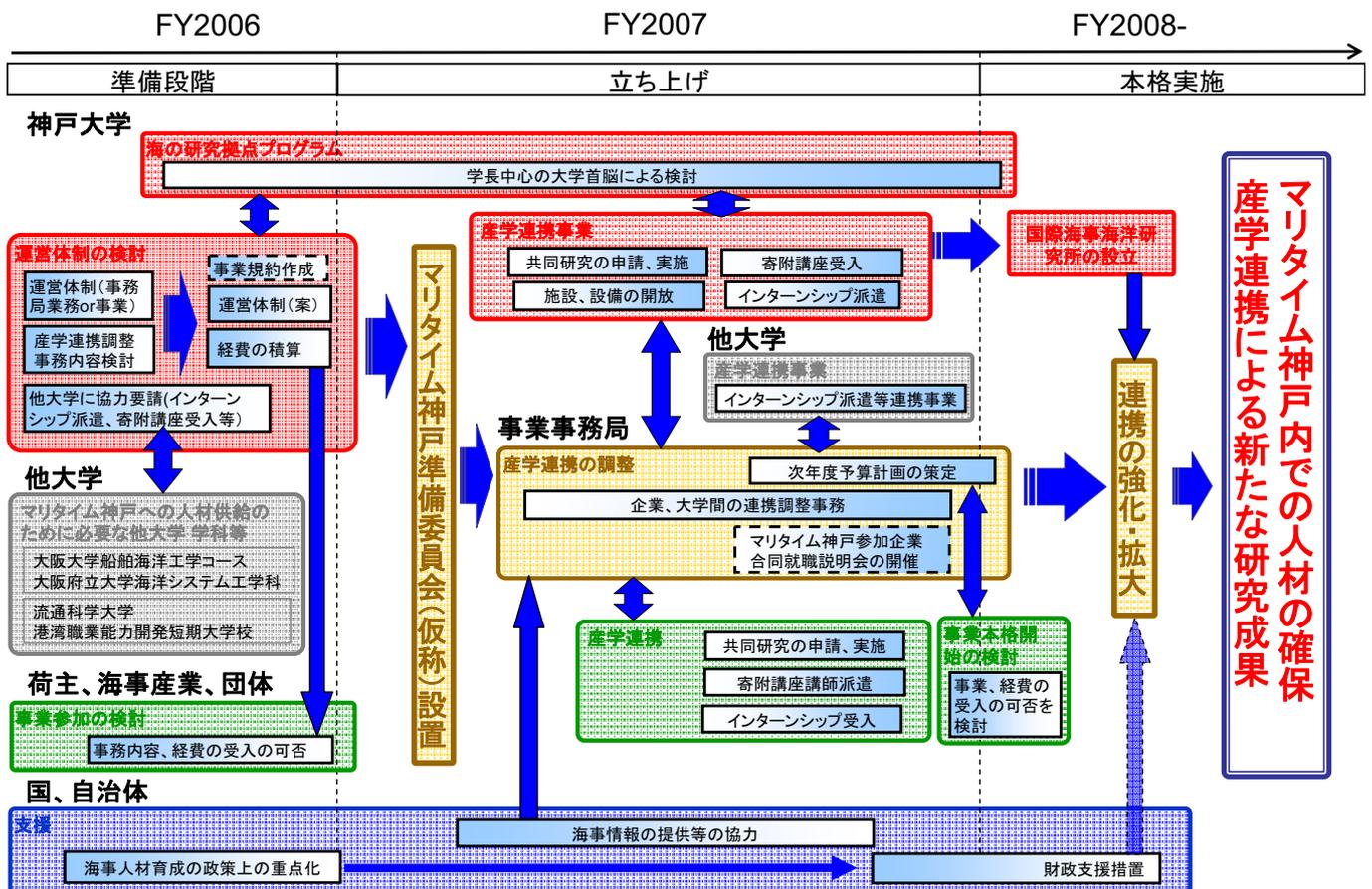
事業名：社会人向け大学院・専門教育プログラムの整備(ロードマップ案)
 (⑮社会人向け大学院・専門教育(海運経営、技術経営、ベンチャー起業、海事コンサルタント))



課題番号①⑥ 大学レベルでの専門教育・人材供給 (運航管理、造船)

事業名	産学連携事業(運航管理・造船)		
概要	<p>「国際海事都市神戸」が触媒的機能を発揮し、神戸大を中心とする大学と海事クラスター参加企業との間で連携し、先端技術などの共同研究の実施、施設・設備の利用、インターンシップの派遣、寄附講座の設置などを行う(既に神戸大と川重で連携協定を締結)。</p> <p>また、「国際海事都市神戸」としては、今後のニーズもふまえ、物流、海洋管理、海洋技術など既学問分野を融合して出来る新学問分野での上記連携を促進する。</p>		
効果	<p>海事企業は、研究開発の成果を得られるとともに、人材の確保をある程度容易にすることができる。</p> <p>大学は、産学連携での先端的な研究成果をアピールでき、学生の現場教育を行うことができる。新学問分野を構築、進出できる。</p>		
参加者	全員	費用	形態による
検討事項	<p>連携の枠組み、運営体制</p> <p>大学・教育機関の枠を越えた研究・教育体制の整備</p>		
備考			

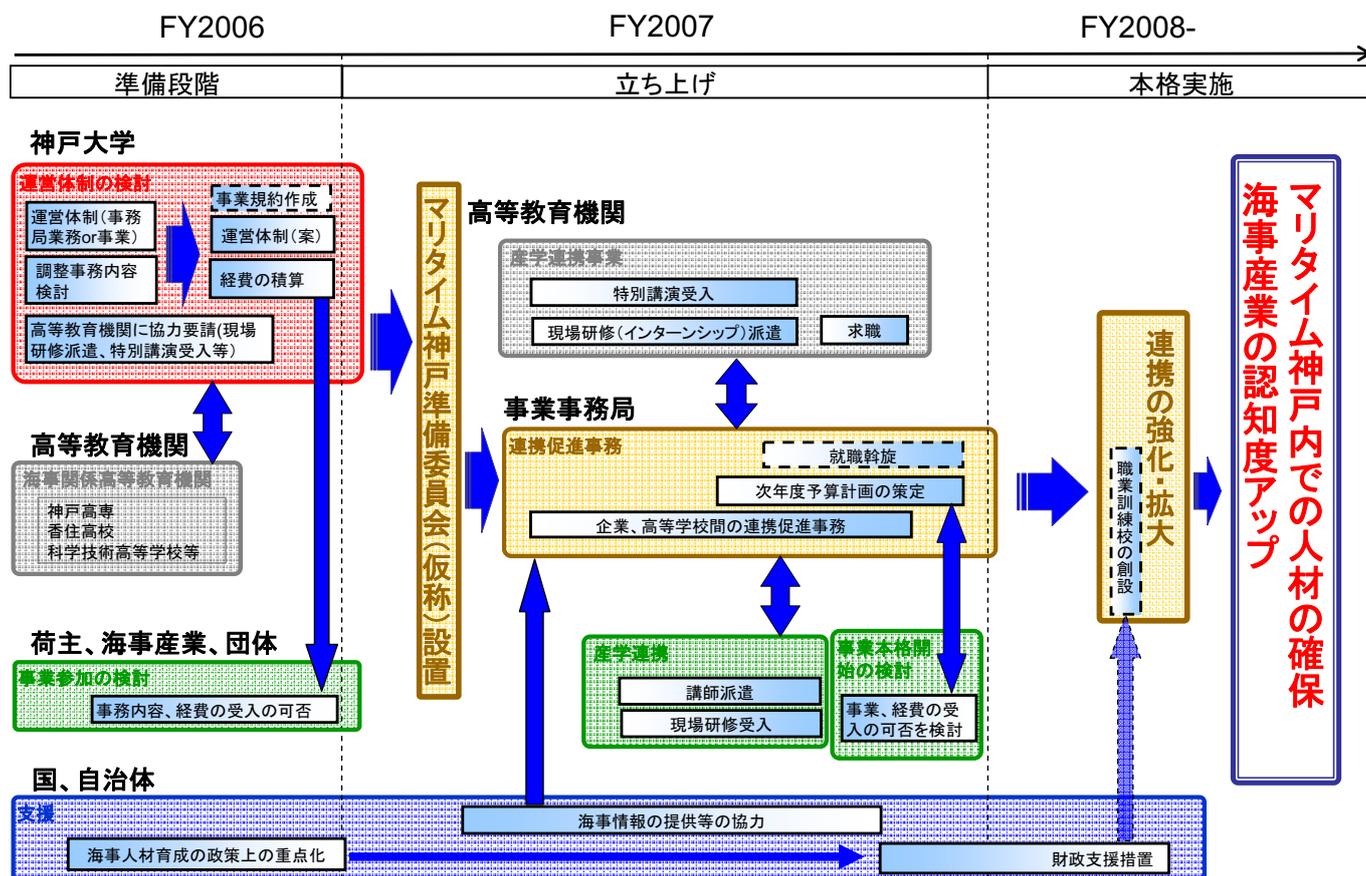
事業名：産学連携事業(運航管理、造船)(ロードマップ案) (①⑥大学レベルでの専門教育・人材供給(運航管理・造船))



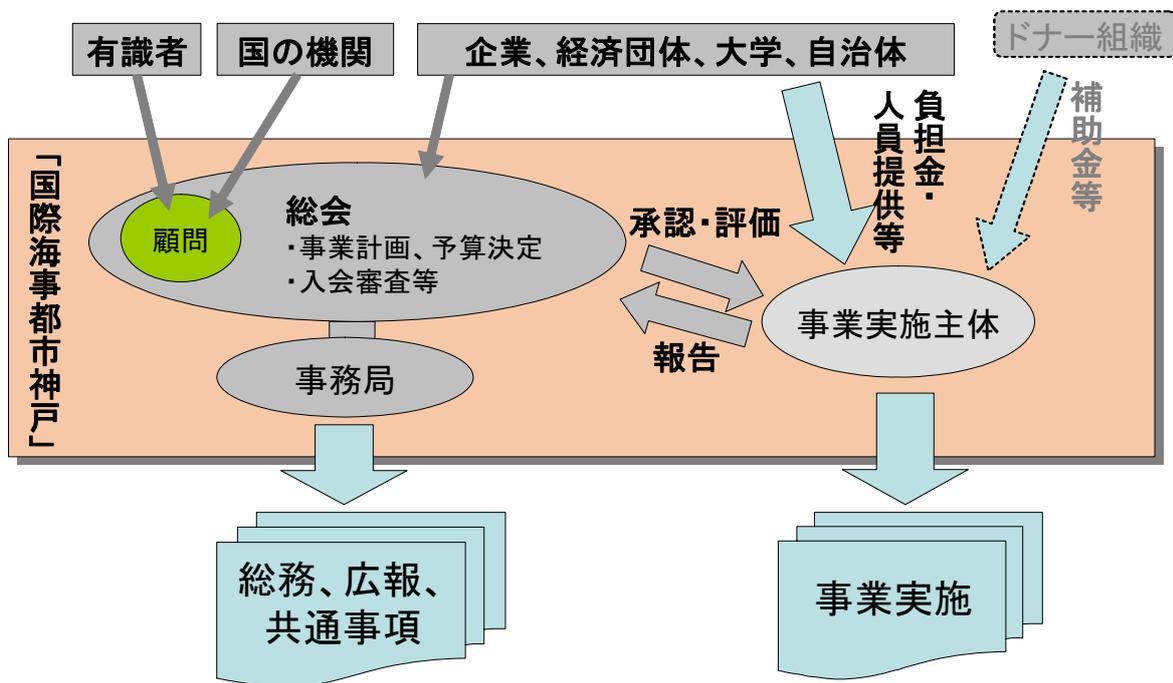
課題番号 ⑰ 高等専門教育(船員養成・技術教育)

事業名	技能、シーマンシップ継承事業		
概要	市立高専や香住高校など海事産業を底支えする技能者を供給する高等教育機関と連携し、インターンシップ（現場研修）や講演などを通じて、有能な人材育成に協力する。		
効果	高等専門教育を受けた人材を海事産業全般（荷主も含めた広範な企業）に供給し、海事産業の人材不足問題を解消する。 また積極的な海事関連企業の高等教育への参加により、生徒の海事産業への興味を高め、海事の基礎を修得した有能な人材を確保できる。		
参加者	関係者	費用	形態によるが少額
検討事項	教育機関との連携のあり方を含む運営体制		
備考			

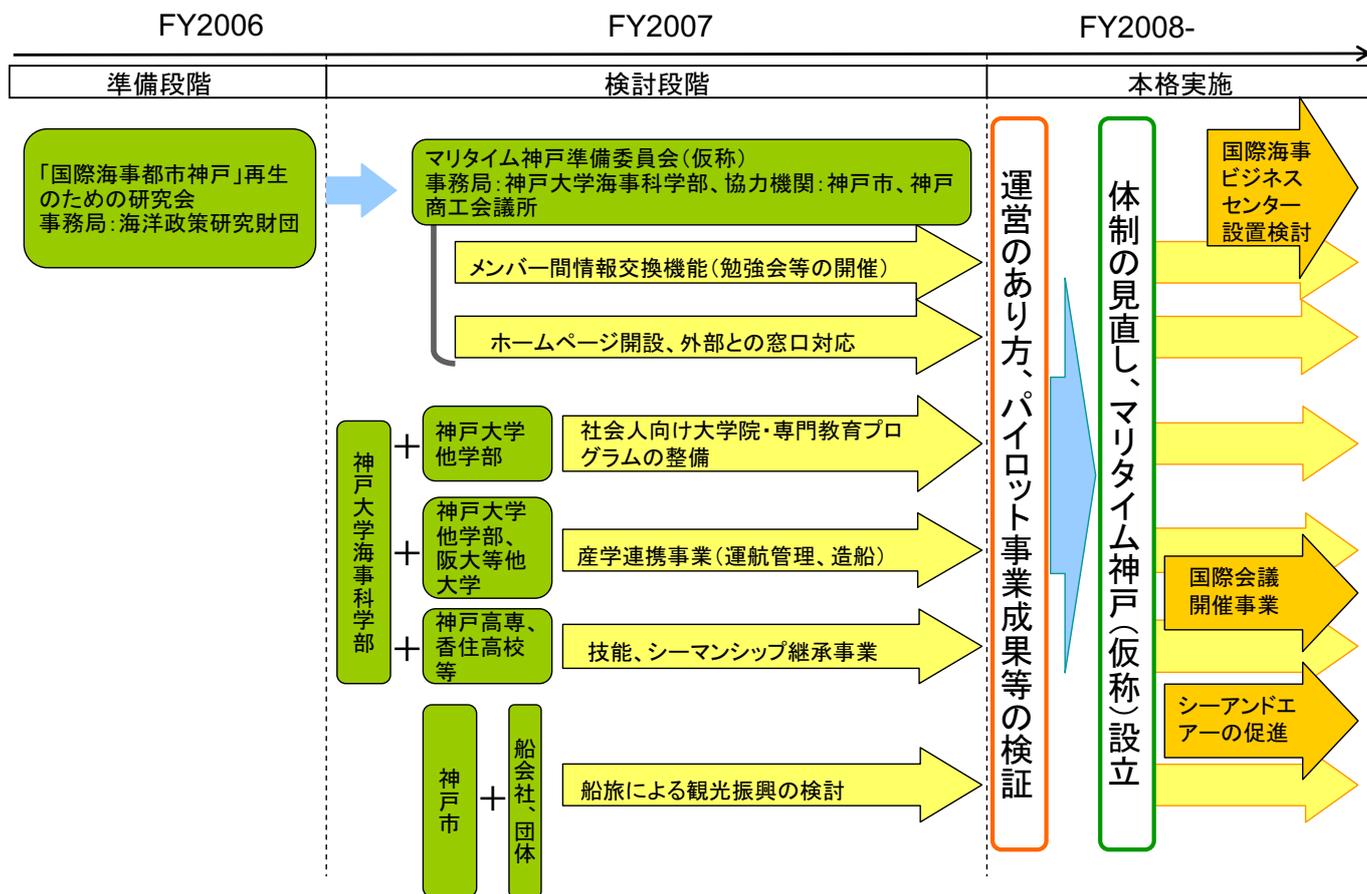
事業名：技能、シーマンシップ継承事業(ロードマップ案) (⑰高等専門教育(船員養成・技術教育))



3. 「国際海事都市神戸」の運営体制



4. 国際海事都市神戸(マリタイム神戸)の当面の予定



第5章 国際海事都市神戸再生のための研究会の活動を受けての動き

5.1 海事振興連盟神戸タウンミーティングの動き

超党派の国会議員や海事産業団体及び企業で構成される海事振興連盟（会長：関谷勝嗣参議院議員）が平成19年3月17日（土）に神戸においてタウンミーティングを開催した。衆議院議員中馬弘毅副会長の挨拶に続き、来賓の国土交通省海事局長や地元神戸代表の挨拶の後、タウンミーティングが実施され、神戸に立地する海事関係企業及び団体並びに教育機関の代表から発言があり、当財団常務理事の寺島紘士も発言を行った。ミーティングでは神戸海事クラスター強化への取り組みに対する強い期待が多くの方から示され、神戸決議が採択された。

神戸決議においては、「海事クラスターを中核とした地域の振興」という項目で取り纏められており、その内容は、地域振興にとどまらず、神戸海事産業の競争力強化とそのための人材育成・供給の重要性に触れ、さらには、神戸の取り組みが世界の海事センターとしての日本の地位を確立するためのステップであると認識されている。そして、神戸海事クラスター強化の促進に向け海事振興連盟として小委員会を設けて検討を開始することが明記されている。

このような海事振興連盟の動きは当財団が主宰した「国際海事都市神戸再生のための研究会」の結論を更に進めていくための強力な追い風であり、来年度の地元主導による準備委員会の活動とうまく連携し、海事クラスター強化が促進され実効性が高まることが期待される。

5.2 その他各種講演の実施

「国際海事都市神戸再生のための研究会」の結論を受けて、神戸におけるさまざまな組織が主催する講演会等で研究会の取り組みを紹介する機会があり、普及のための機会として積極的に取り組んだ。主な講演会等は以下のとおりである。

日時	場所	講演会名	主催者	演題	講演者
平成19年 2月14日(水)	神戸商工貿易 センタービル	海事クラスター講 演会	(財)神戸港埠頭公 社	神戸に海事クラス ターを	聖潔大学教授 韓鐘吉
同上	同上	同上	同上	神戸大学における 取り組みについて	神戸大学教授 石田憲治
平成19年 2月26日(月)	(社)神戸貿易 協会	第31回 ジェトロ 神戸 FAZ セミナー	ジェトロ神戸	国際海事都市神戸 の再生	神戸大学教授 石田憲治
平成19年 3月14日(水)	神戸海洋博物 館	「競争力」シンポジ ウム	国土交通省神戸運 輸監理部	海事都市神戸のイ ノベーション	海洋政策研究財団 西田浩之

参 考 资 料 编

平成 18 年度地域海事クラスターの構築に関する調査研究報告書
参考資料編目次

第 1 回研究会に提出された名古屋港及び今治市の取り組み	39
第 2 回研究会に提出された候補事業（案）及び運営体制（案）	48
海洋政策大綱	61
海事振興連盟神戸決議	74
海事振興連盟神戸タウンミーティング議事次第	76
海事振興連盟神戸タウンミーティング発言要旨	78

第1回研究会に提出された名古屋港及び今治市の取り組み

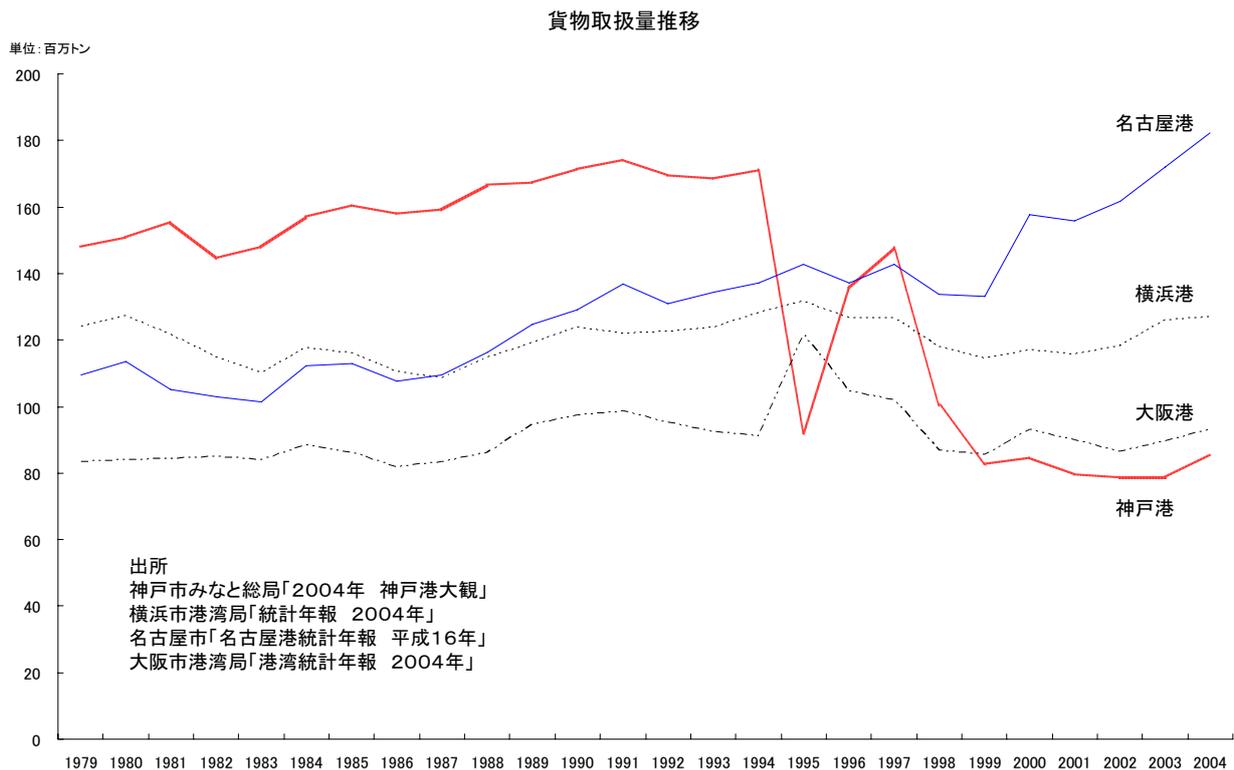
(1) 名古屋港の取り組み



名古屋港の特徴

- ・3市1町1村にまたがる縦長の展開、港を横断する伊勢湾自動車が開通
- ・県と市が半々で費用負担する管理組合方式で運営
- ・貨物取扱量4年連続全国1位(2002～05年)

① 神戸港と名古屋港のデータからみた比較



名古屋港・神戸港の貨物流動の比較

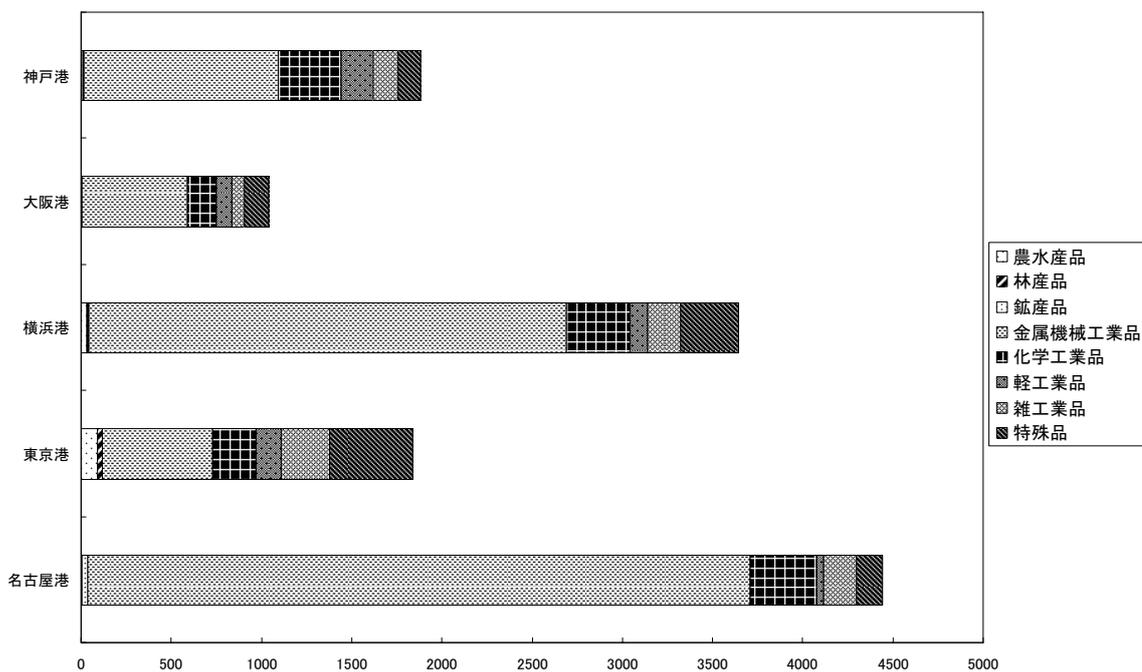
名古屋港		神戸港	
輸出		輸出	
生産地	重量ベースシェア	生産地	重量ベースシェア
中部	85%	近畿	59%
(愛知県)	76%	(兵庫県)	31%
近畿	14%	中国・四国	27%
輸入		輸入	
消費地	重量ベースシェア	消費地	重量ベースシェア
中部	96%	近畿	86%
(愛知県)	89%	(兵庫県)	66%
近畿	3%	中国・四国	10%

(出所: 神戸税関「物流動向調査 H16年9月調査」より作成)

五大港の外貨貿易(輸出)の貨物品目の概要

五大港外貨貿易(輸出)

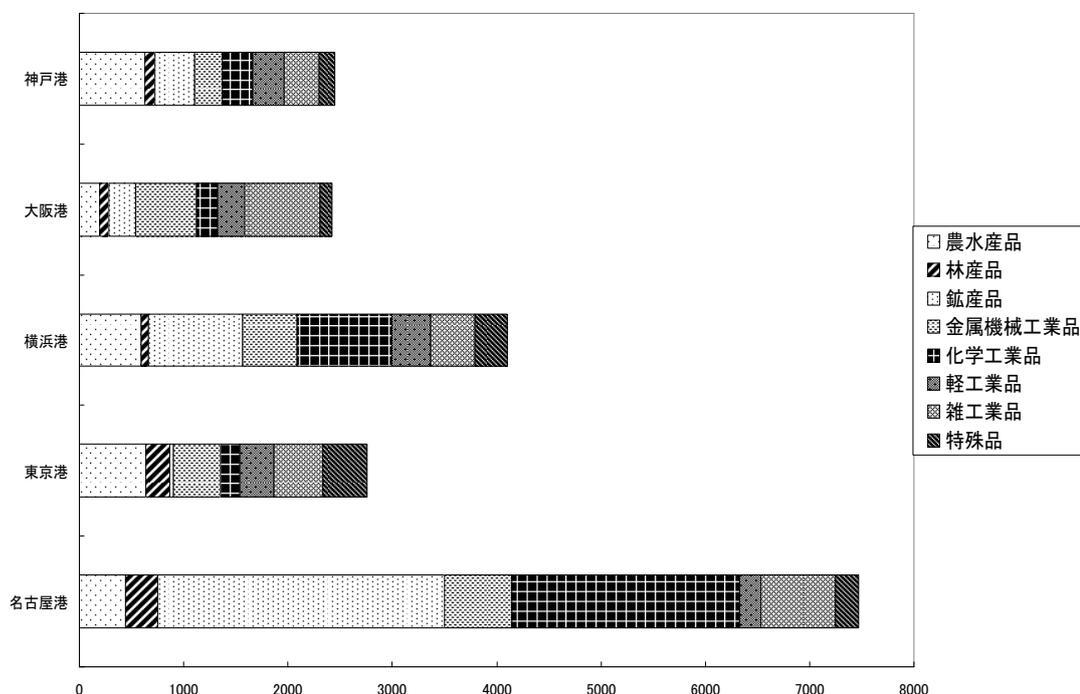
単位: 万トン



五大港の外貨貿易(輸入)の貨物品目の概要

五大港外貨貿易(輸入)

単位:万トン



② 名古屋港の海事関連政策

🚢 運営組織

名古屋港管理組合とは・・・

名古屋港の開発・運営を始めとする港湾業務を行うために昭和26年に設立された特別地方公共団体。組合の経費は愛知県と名古屋市が1/2ずつ負担(組合方式の港湾は全国で6港)。

近年は、厳しい自治体の財政状況の中で監視の眼は厳しく、産業競争力支援の観点で「説得力のある事業＝投資対効果の高い事業」を推進するよう努力している。

→ 名古屋港産業ハブ特区計画

名古屋港ロジスティクスハブ形成事業

(名古屋港管理組合へのヒアリングより)

✚ 名古屋港管理組合の取り組み

・名古屋港産業ハブ特区(2003年4月認定)

重化学工業(基幹産業ハブ)と物流(ロジスティックスハブ)を名古屋港における戦略的展開の鍵と位置付け。

その他、輸出入手続きの合理化・利便性向上など。

・ロジスティックスハブ事業化(2005年3月最終報告)

2003年3月に名古屋商工会議所がまとめたプランが発端。

グローバルに展開する企業の最適物流を支えるため、総合保税地域の導入などコンテナ物流の新たな仕組みを提案。

(例)・ロジスティックスハブを目指す事業計画を募り、用地貸付(飛島埠頭)

・三菱重工・川崎重工の新たな港内物流網(航空機部品製造)

(名古屋港管理組合へのヒアリングより)

・スーパー中枢港湾(2004年7月指定)

京浜、阪神と比べ、コンテナ取扱量などが劣っていたため、「チャレンジャー型」スーパー中枢港湾と認識して申請。ロジスティックス機能強化が中心。

→飛島大水深コンテナターミナルなど

・名古屋港新基本構想(2006年度)

港湾の長期計画(20年スパンの構想)策定のため、荷主、船社、港運、倉庫、物流などの利用者と商工会議所、中経連の産業界、大学、官で構成される検討委員会をつうじて意見を聴取。年3回程度開催し、構想案を策定。

→構想自体は管理組合が発表(2006年度末予定)

(名古屋港管理組合へのヒアリングより)

🚦 名古屋港管理組合ヒヤリングより

・名古屋港の現状に対する認識

後背産業の好調さゆえに、プライベートバースを含めた貨物量が増加しており、全国1位となっているが、**名古屋港当局の取り組みの成果であるとは認識していない。**

・港湾利用者との情報交換

長期的な港湾整備計画のために必要な情報として、日常的な接触により**ユーザーから意見を聴取**(企業の景況、港への注文、改善点等)。

(名古屋港管理組合へのヒアリングより)

・港湾利用料金

利用料金は他の大規模港湾と大きな違いはない。**船会社が日本における寄港地を絞ろうとする動きがあり、コスト競争を意識する日も近いかもしれない。**

・その他特記事項

名古屋港は港運事業者の横の連携が港運8社でNUCTというCT運営会社を作っており、**どのターミナルでも同じ港運会社**が扱うことができる。

名古屋港の土地利用状況は**満杯**とっていい状況である。

飛島コンテナターミナルの整備運営主体は、**トヨタ系の物流子会社**と港運・海運で共同出資の会社を実施。

(名古屋港管理組合へのヒアリングより)

■ 名古屋港の取り組み(まとめ)

- 港の取扱貨物は後背の鋳工業向けのものが大部分。
- 後背地の産業の国際競争力強化を明確に意識し、**産業と連携に重点を置き**、ロジスティックスハブ構想を強かに推進中。

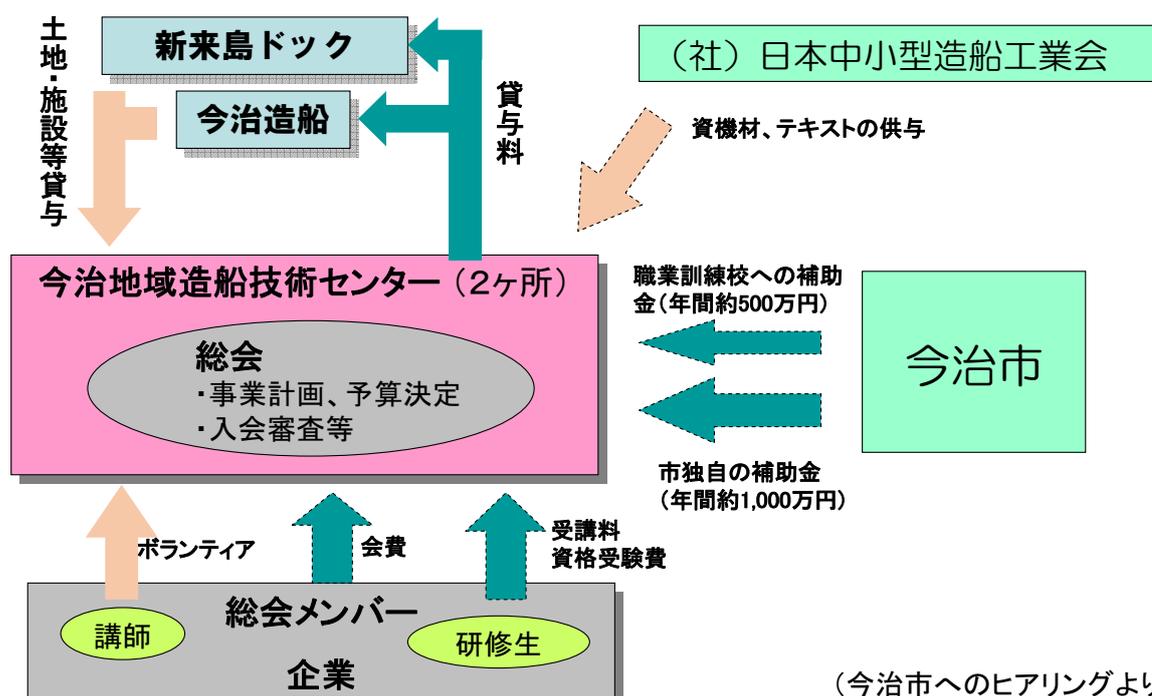
✚ 海事都市構想推進の経緯

市長のリーダーシップのもと、海事都市構想を推進

- ・海事都市推進室を設置(専従職員配置)(平成17年度)
- ・課に昇格(専従職員4人に増員)(平成18年度)
 - 海運、造船、港湾分野の諸課題に市が中心となって取り組む
- ・造船現場の技能伝承を支援するため、今治造船及び新来島ドック内に造船技術センターを設立(同趣旨の施設は、因島、大分、横浜にある)
- ・経済特区の申請(海運関係で2件、造船関係で1件)
 - 結果はほとんど不採択ながら、国の政策に多少の影響

(今治市へのヒアリングより)

今治地域造船技術センターのスキーム



(今治市へのヒアリングより)

✚ 今後の課題

- ・ 今後は、年内に外航海運関係の協議会を立ち上げ、**高級船員を今治で育成・就労**させるための方策を検討。
- ・ 海事関係者や港湾管理者、教育機関が一同に**横の連携を取りあうクラスター組織は結成されていない**。但し、日常的な連携はとれている。
- ・ 海事都市再生の柱として**海事クラスターの推進**を掲げており、今後、**実効性のある組織の構築**は検討課題。

(今治市へのヒアリングより)

■ 今治市の取り組み(まとめ)

- ・ 大規模市町村合併による**国内随一の海事(海運・造船)都市誕生と新組織(市)に対する期待**を背景。
- ・ 熟練技能者不足問題が海運・造船ともに深刻な課題となり、従来の国による全国均一の政策だけではカバーしきれない**地域の(市の)産業政策が展開可能**となった。

第2回研究会に提出された候補事業(案)及び運営体制(案)

(1)「国際海事都市神戸」の候補事業(案)

課題番号 ① 情報交換の場の設置

事業名	「国際海事都市神戸(マリタイム神戸)」(仮称)の設置		
概要	「国際海事都市神戸」を構成する広範な主体が、クラスター組織の母体として設定し、まずは情報交換を行うための場とする。		
効果	産業別の業界団体や地域のロータリークラブなどとは異なる範囲の関係者がメンバーとなり、地域における「国際海事都市神戸」を構成する産学官の関係者の動向や考えなどがよりの確に把握できる。 組織化することで、意見、提言から事業に類することまでさまざまな活動が行える。外国の組織との連携母体となり、情報が収集できる他、ビジネスチャンス拡大の可能性も出てくる。		
参加者	全員	費用	人件費を別にすれば会費(年間数万円)程度
検討事項	事務局運営をどうするか、運営体制等		
備考			

課題番号 ② 神戸海事情報発信のための機能

事業名	「国際海事都市神戸」による情報発信(ホームページやブログの開設、展示会等への参加)		
概要	「国際海事都市神戸」のトップページから海運、客船、造船、船用、倉庫、物流、教育、港湾、行政等と順次辿って行き、最後は会員のHPに着く。 ブログの場合は、個人が主体となるが、経営者の人となりを手軽に紹介できる。 また、(財)神戸国際コンベンション協会と連携を密にしてイベントや展示会等に参加する。		
効果	神戸に関する広範な事項について外部からの窓口機能を有し、顧客の利便性向上が、知名度の浸透やネットワーク形成につながる。 海事クラスター組織としての知名度が高まればHP閲覧率が向上し、ビジネスチャンスを拡大できる。 また、ブログでは経営者個人の宣伝ができ、思わぬ副次効果が現れる。		
参加者	全員	費用	「国際海事都市神戸」の会費内程度
検討事項	運営体制等		
備考	HPはMaritime LONDONが参考になる。ブログについては日本財団HPよりCANPANが良い例となる。		

課題番号 ③ 国際海事ビジネスセンター

事業名	国際海事ビジネスセンター		
概要	神戸に基盤を有する海事クラスターが期待するあらゆる機能が詰め込まれたセンターを設置する。また、産業、団体、教育機関、関係行政機関の同一ビル内移転、連絡事務所設置などの集積を促す。 盛り込むべき機能としては海事クラスターで実施する機能全てということになるが、必要なものとしては、対外窓口機能、情報交換機能、アドバイス機能、研究促進機能、社会人教育機能などがある。		
効果	ビジネス・研究・起業・人材等海事クラスター活動の拠点として機能できる。 広く関係機関を集積することにより、海事都市神戸のシンボリック的存在になる。		
参加者	全員	費用	運営方法にもよるが一定の金額が必要
検討事項	運営体制		
備考			

課題番号 ④ 外国の海事クラスターとの連携

事業名	外国の海事クラスターとの交流事業(招聘、情報交換、人事・人材交流事業提携促進等)		
概要	神戸のブランド力を生かし、外国の海事クラスターと覚書等を交わし、招聘、情報交換、人事・人材交流事業提携促進等を行い、内外にアピールする。 提携先は、ロンドン、リバプール、オスロなど欧州やシンガポール、上海、釜山などアジアのクラスター組織が考えられる。		
効果	国際海事都市神戸のイメージを内外に浸透させることができる。 荷主、造船、船用工業の海外展開を促進できる。		
参加者	全員	費用	「国際海事都市神戸」の会費内程度、但し、人事・人材交流等は関係者負担
検討事項	専門スタッフの配置等運営体制等		
備考	招聘については、既存スキームの活用を検討。		

課題番号 ⑤ 国際機関(IMO関連)の一部の誘致

事業名	海事関係国際機関の誘致促進事業(IMO、WMU等)		
概要	<p>誘致検討対象となる海事関係国際機関としては国際海事機関(IMO)と世界海事大学(WMU)があり、いずれも日本の海事活動に影響力が大きい組織である。</p> <p>IMOの場合、プロジェクト事務所は既にアジア地域に存在しており、一部機能が新設される機会に新設機能を誘致するのが現実的である。大学院大学であるWMUの場合は、最近英国カーディフ大と連携して博士課程のコースを開始したところであり、同様な措置も神戸において考えられる。</p>		
効果	<p>世界の海事政策や人材輩出が神戸発で行われることになり、海事クラスター集積の中核機関として機能できる。</p> <p>IMO、WMU共、日本の海事産業に大きな影響があり、誘致組織が機能すれば、海事関係者の目と足は神戸に向かうことになる。</p>		
参加者	全員	費用	誘致機関との条件による
検討事項	国交省、外務省等の協力、資金支援方策の模索等		
備考	容易ならざる課題であるが、平成の居留地構想とも合致し、意欲次第		

課題番号 ⑥ 研究機関の誘致

事業名	研究機関誘致促進事業		
概要	<p>研究機関誘致を叫ぶだけでは、東京等から神戸に移転するメリットは見出せず、新設も考えられない。核となる機関、事業の検討が肝要。</p> <p>案1:実力ある国際研究機関の誘致</p> <p>案2:オープンラボ(会員企業が自由に使える試験機、図書、コンピュータ、アドバイザー等を設置)</p> <p>案3:研究ニーズとシーズのクリアリングハウス機能(研究ニーズを持つ者と研究実施能力のある者とがマッチングを行える場の提供)</p>		
効果	<p>案1の場合、影響力がある機関であれば、民間シンクタンクはもとより、委託先企業等もおのずと神戸に集積してくる。</p> <p>案2はシミュレーションプログラムの充実等技術に立地する企業以外でも活用できる内容としたい。</p> <p>案3は資金的、資源的理由で研究を実施できない者と社会に役立つ研究を探している者をカップリングするもので一定の効果は期待できる。</p>		
参加者	関係者	費用	案3だと会費程度
検討事項	案1は政府の協力、資金の模索等、案2、3は内容、運営体制等		
備考			

課題番号 ⑦ 海事関連の国際会議の誘致

事業名	国際会議開催事業		
概要	<p>大きな海事関係国際会議を誘致する場合と「国際海事都市神戸」の活動を支援する狙いで国際会議、シンポジウムを開催する場合が考えられる。</p> <p>前者はやはりIMOの会議であり、条約採択外交会議、わが国に影響の大きな規制の決定、審議に係る会議が考えられる。</p> <p>後者は、外国の海事クラスター関係者を招いての会議、誘致検討対象国際機関を招いてのシンポジウム、クルージング先進国関係者を招いての瀬戸内クルージングに関するシンポジウムなど様々考えられる。</p>		
効果	<p>大きな国際会議の誘致は費用面も人的にも負担が大きい、京都議定書のように当該案件にかかるシンボル都市的な位置が築ける。</p> <p>クラスター活動支援の国際会議は、出来るだけ市民にアピールする形で開催することで世論を啓発。</p>		
参加者	関係者	費用	大会議は多くの場合負担も大きい
検討事項	大会議は外務省の協力が必要、小会議は既存スキームの活用が可能		
備考	20年間のテクノオーシャン開催ノウハウが生かせる		

課題番号 ⑧ 「国際海事都市神戸」の普及

事業名	「国際海事都市神戸」の普及のための連絡会議の設置		
概要	<p>「海の日」は制定されたが、国民の海への意識は低い。神戸は地政学的、歴史的にも他地域に比べ海との関わりが深く、市民の海に対する理解と協力を得る更なる努力が必要。このため「国際海事都市神戸」において活動の普及に取り組む。</p> <p>例えば、国際海事都市ウィークを設定し、「国際海事都市神戸」を構成する関係者が展示会、セミナー、オープンキャンパス等のイベントを開催する。国交省関係機関と海事関係団体とが協力して進めている「海の旬間」に合わせて開催することも考えられる。</p>		
効果	国際海事都市神戸としての市民意識を覚醒することにより、海事クラスター活動を進めるにあたっての全体の意識の基盤となり、具体化の強力な支援となる。		
参加者	全員+教育委員会(県、市)等	費用	一定の金額
検討事項	海事クラスターとしてイベントを打つかどうかも要検討		
備考	市や県の教育委員会の参加も得たい。		

課題番号 ⑨ 外国企業の誘致

事業名	平成の居留地構想支援事業		
概要	<p>神戸商工会議所が提唱している平成の居留地構想等の中で、外国人向けの生活インフラは整備される予定であり、神戸誘致を進める対象となる業態、企業等について検討を行う。港に立脚した企業として、まず、物流、海事観光関係を中心に考える。</p> <p>「国際みなと経済特区」で外国人の研究者やIT技術者の受け入れなどの促進策がとられており、制度の活用も考慮する。⑥研究機関の誘致との相互促進策も考えられる。</p>		
効果	国際交流の促進、市や神戸産業界の政策との相乗による拡大効果		
参加者	全員	費用	不明
検討事項			
備考			

課題番号 ⑩ 産業団地

事業名	海洋団地構想推進事業		
概要	<p>現在、海洋基本法の制定に向けた検討が進められており、海洋政策が一元的な政策・機関の下で実施され、海洋開発が今後政策として促進される可能性が高い。具体的には、深海の石油等資源掘削、海洋エネルギーを活用した発電、海洋バイオ開発などの事業が考えられる。</p> <p>この海洋という切り口で、重工、土木、石油、電力、ガス等による新しい融合型の海洋団地構想を提案する。工場や事業所の設立に至らずとも、事務所の集積や海洋新産業への人材供給機関である教育機関の併設なども十分に意義がある。</p>		
効果	<p>海洋基本法の制定は政権与党が加わった中で検討されており、今後の動向に不透明な部分はあるものの、押さえておくべき部分</p> <p>全国初の試みとして神戸が名乗りをあげる意義がある。</p>		
参加者	関係者、特に造船・船用＋石油、ガス、電力	費用	少額（基本はコマーシャルベースの投資）
検討事項	政策の方向性を要注視		
備考			

課題番号 ⑪ 港における観光振興

事業名	船旅(瀬戸内海クルーズ)による観光振興の検討		
概要	<p>港における観光振興は関係者でさまざま検討されているが、「国際海事都市神戸」としては、神戸港を拠点とする「瀬戸内海クルーズ」を取りあげ、これを促進するための方策を検討する場を設ける。</p> <p>日本人対象の場合でも、ショートトリップから、四国・九州へも行け、釜山や中国まで足を伸ばせる瀬戸内海クルーズの魅力はある。</p> <p>一方、米国人を主なターゲットとする瀬戸内クルーズの促進は、政策との合致、潜在需要、波及効果への期待などがあり、まず検討すべきである。2006年は外国客船の日本寄港ラッシュとなっている。多くが日中韓いずれかに航空で来てからクルーズ船で各地を回るというもので、外国客船の2006年の寄港数ランキングは、1位長崎52回、2位広島22回、3位宮島15回、4位宇野、萩、金沢、境港13回、8位神戸12回となっている(雑誌「クルーズ」より)。関空からの海上アクセスが便利で京都・奈良観光とタイアップも可能な神戸は外国人のクルーズ需要を喚起できる力がある。</p>		
効果	国際海事都市神戸の知名度が高まる、新規観光需要の開拓につながる。		
参加者	関係者	費用	少額(基本はコマーシャルベースの投資)
検討事項	日本人対象の場合、我が国クルーズ船の高コスト構造の解決は必須		
備考			

課題番号 ⑫ 港における親水イベント

事業名	神戸港における親水機能の強化についてのアドバイス		
概要	<p>「国際海事都市神戸」には、アドバイザー的な視点で親水機能について意見することが期待されると考えられる。</p> <p>例えば、クルーズ機会の提供など市民に港を理解してもらう工夫、空港近接地域を生かしたライブイベントの復活、親水空間の整備、かつて存在した文化施設の復刻などの提案まで様々な意見が生じる、港湾管理者を中心として議論されるであろう港の親水機能強化の検討において、「国際海事都市神戸」として意見をまとめて提言する。</p> <p>また、例えば、テクノオーシャンや集客のための展示会などには「国際海事都市神戸」としての参加も検討する。</p>		
効果	イベントや都市の再開発を通じて、国際海事都市のイメージを高めるほか、観光交流の活性化にもつながる。		
参加者	全員	費用	少額
検討事項			
備考			

課題番号 ⑬ 空港と連携した物流システム

事業名	シーアンドエアーの促進		
概要	<p>神戸空港発着の国際貨物輸送を前提とし、港と絡めた物流体制の整備は魅力があるが、航空行政との兼ね合いで長期的課題と位置づけざるを得ない。</p> <p>しかしながら、神戸港、特にアイランドは関空とは近く、貨物取扱業者や製造業者と連携しながら、港内にロジスティクスハブ、又は、生産拠点を設け、関空と連携するシーアンドエアーは十分検討に値する。このため、関空－神戸港の接続に関する本件フィージビリティ調査を海事クラスターとして実施する。</p>		
効果	<p>航空物流が進展する中で海陸空と結ぶつた総合物流の整備は、地元荷主の利便性向上や貨物取扱量の増加による神戸港の活性化を促進し、新たなビジネスチャンス創出の可能性も秘めている。</p>		
参加者	全員	費用	一定の調査費
検討事項	関空側の考え方を把握する必要がある。		
備考	名古屋港では中部国際空港とのシーアンドエアーを促進中。		

課題番号 ⑭ 海事ビジネスキャリアパスの提示

事業名	海事ビジネスキャリアパスの提示		
概要	<p>海事ビジネスにおいて、必要なキャリアパスを主に海事関係の代表者が検討し、そのキャリアパスを神戸地域内で、取得できるようにグランドデザインを提示する。</p>		
効果	<p>海事ビジネスに必要なキャリアパスについて、神戸海事関係の代表者で検討されたグランドデザインをもとに、神戸地域で取得できる仕組みを作ること、効率的な人材育成スキームを構築できる。</p>		
参加者	各海事企業の代表者	費用	会議費程度
検討事項	<p>実際のビジネスにおいて必要とされるキャリアパスを提示し、その取得のためにどのようなスキームが必要かを明確にする。</p>		
備考			

課題番号 ⑮ 社会人向け大学院・専門教育(海運経営、技術経営・ベンチャー企業・海事コンサルタント)

事業名	社会人向け大学院・専門教育プログラムの整備		
概要	<p>⑭で作成した海事ビジネスキャリアパスの一部を構成する事項として、海事企業向けの専門教育プログラムを整備する。</p> <p>大学を中心として、海事社会人向けの大学院・専門教育プログラムを整備し、行政機関・海事企業はコンテンツやニーズの提供で大学側に協力する。また必要に応じて、講座や講師を派遣する。</p> <p>企業サイドでは、各社の人材育成カリキュラムに本プログラムを組み込み、プログラムを有効に活用する。</p>		
効果	<p>大学が有する経営全般の研究蓄積や海事に関する先端研究などのコンテンツを基礎に、海事産業の協力を通じて、実際の海事産業のニーズにあった、学術・実学両面で高質な教育を行うことができる。</p> <p>受講生は、プログラムを通じて、専門知識を習得するとともに、人的な海事産業のネットワークを構築することができる。</p>		
参加者	関係者	費用	形態による
検討事項	大学側と企業とが如何に連携し、実効的なプログラムを整備できるか。		
備考			

課題番号 ⑯ 大学レベルでの専門教育・人材供給(運航管理、造船)

事業名	産学連携事業(運航管理・造船)		
概要	<p>「国際海事都市神戸」が触媒的機能を発揮し、神戸大を中心とする大学と海事クラスター参加企業との間で連携し、先端技術などの共同研究の実施、施設・設備の利用、インターンシップの派遣、寄附講座の設置などを行う(既に神戸大と川重で連携協定を締結)。</p> <p>また、「国際海事都市神戸」としては、今後のニーズもふまえ、物流、海洋管理、海洋技術など既学問分野を融合して出来る新学問分野での上記連携を促進する。</p>		
効果	<p>海事企業は、研究開発の成果を得られるとともに、人材の確保をある程度容易にすることができる。</p> <p>大学は、産学連携での先端的な研究成果をアピールでき、学生の現場教育を行うことができる。新学問分野を構築、進出できる。</p>		
参加者	全員	費用	形態による
検討事項	<p>連携の枠組み、運営体制</p> <p>大学・教育機関の枠を越えた研究・教育体制の整備</p>		
備考			

課題番号 ⑰ 高等専門教育(船員養成・技術教育)

事業名	技能、シーマンシップ継承事業		
概要	市立高専や香住高校など海事産業を底支えする技能者を供給する高等教育機関と連携し、インターンシップ（現場研修）や講演などを通じて、有能な人材育成に協力する。		
効果	高等専門教育を受けた人材を海事産業全般(荷主も含めた広範な企業)に供給し、海事産業の人材不足問題を解消する。 また積極的な海事関連企業の高等教育への参加により、生徒の海事産業への興味を高め、海事の基礎を修得した有能な人材を確保できる。		
参加者	関係者	費用	形態によるが少額
検討事項	教育機関との連携のあり方を含む運営体制		
備考			

課題番号 ⑱ 港湾貨物取扱簡易化
課題番号 ⑲ 港湾アクセス改善

課題番号 ⑳ 海事教育COE

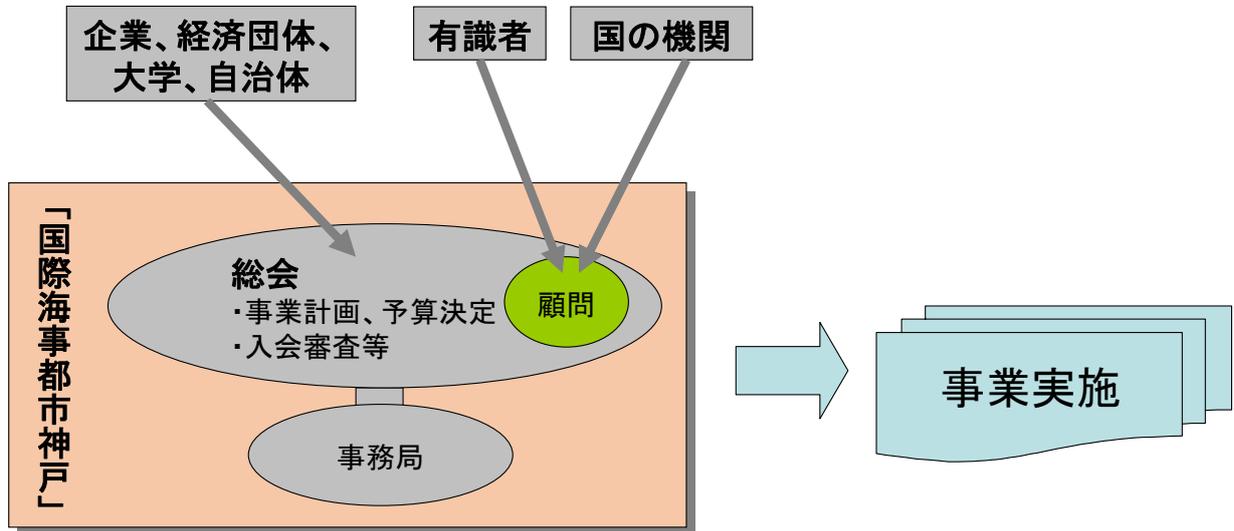
課題番号 (21) 異業種交流の実施
課題番号 (22) 税制
課題番号 (23) 環境対策
課題番号 (24) バリアフリー対策
課題番号 (25) リクルートの一部協同化



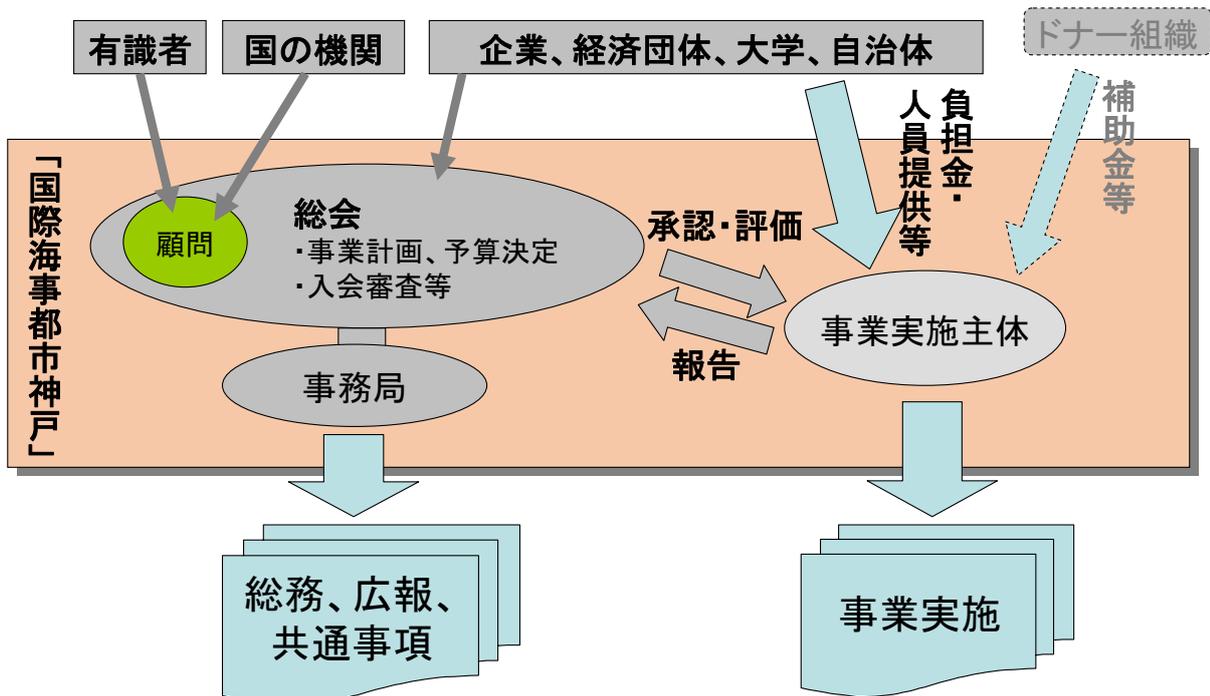
案: 希望に応じて、「国際海事都市神戸」で扱うことも検討する

(2)「国際海事都市神戸」の運営体制(案)

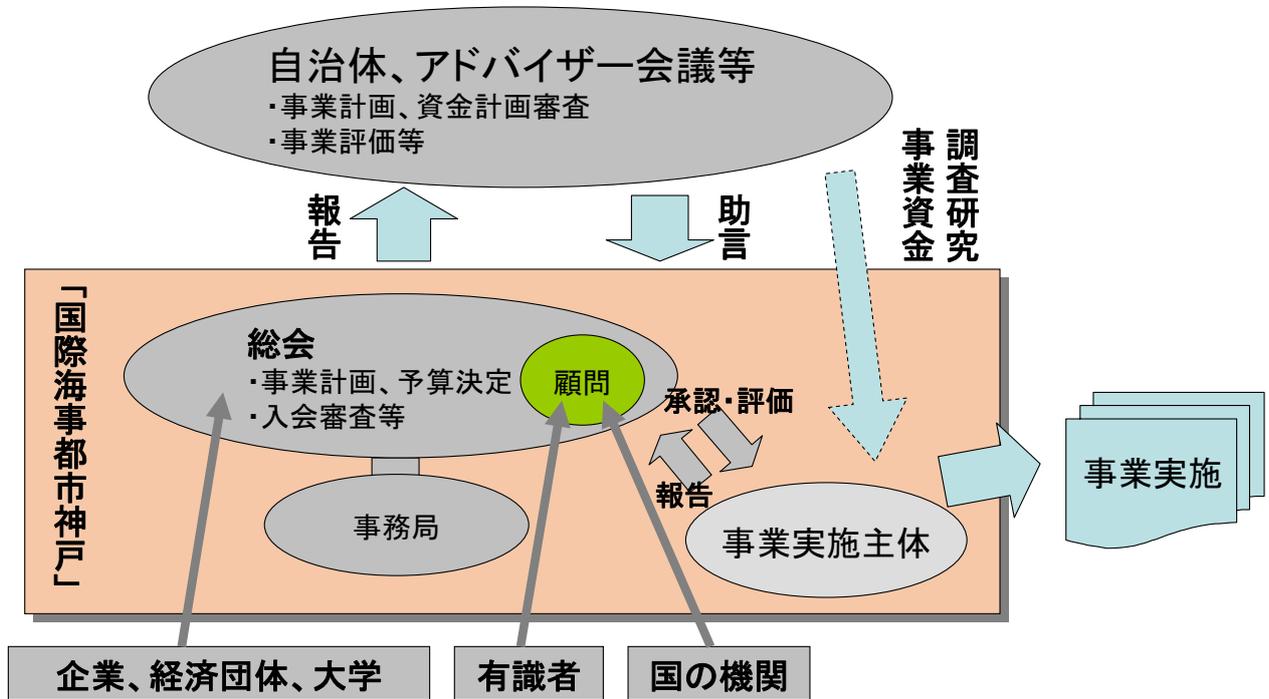
案の1:基本型



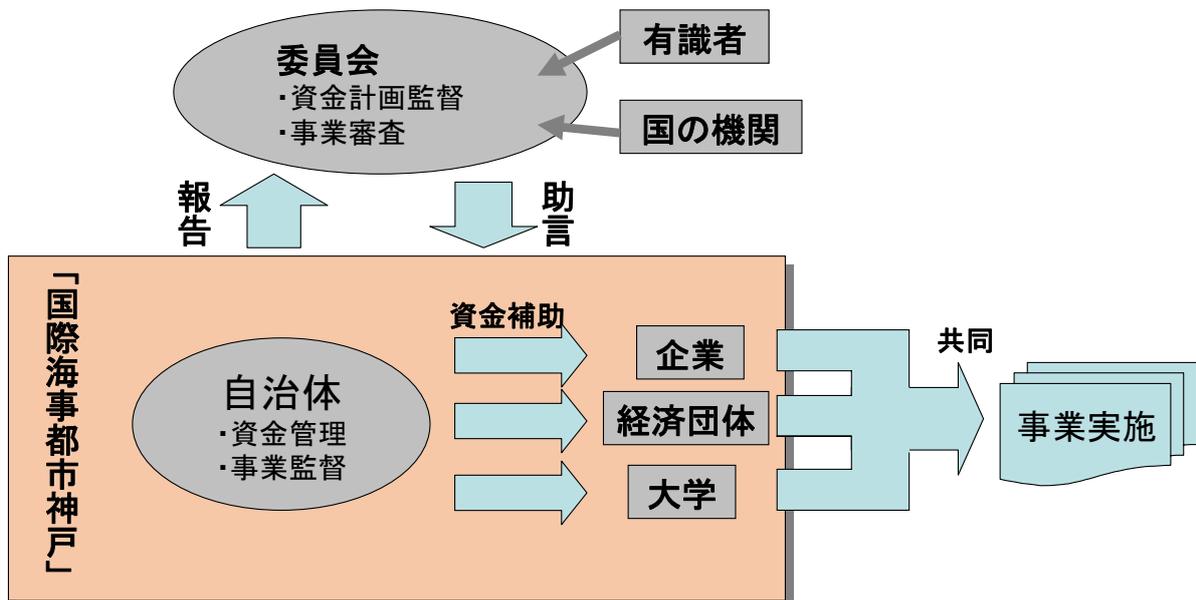
案の2:本格実施型



案の3: 行政主導型



案の4: 行政実施型



「国際海事都市神戸」の法人格、事務局について

案1;任意団体:財産の保持は出来ないが、事務所等資産をメンバーから提供してもらうことにより運営。
経産省が紹介している産業クラスターも多くがこの形態。

案2;NPO法人、一般財団法人、一般社団法人:法人格を有し、財産が持てる他、融資や助成金を受けることなどが可能になる

案3;公益財団法人、公益社団法人:認可が必要。税法上の優遇がある。

案4;行政機関内:行政機関が業務として行う場合。

海洋政策大綱

— 新たな海洋立国を目指して —

海洋基本法研究会

代表世話人 武見敬三

座長 石破茂

共同座長 栗林忠男

海洋政策大綱

—新たな海洋立国を目指して—

平成 18 年 12 月 7 日

1. 海洋問題にわが国がとるべき道

今、人類が、その生存と繁栄を大きく依存している海洋では、海域の囲い込みをめぐる国家間の競争・対立、海洋資源の乱獲や海洋環境汚染の深刻化等が進行している。他方で、今後さらに増加し続けると予測される世界人口が必要とする水、食料、資源・エネルギーの確保や物資の円滑な輸送、さらには良好な地球環境の維持には、地球表面の 7 割を占める海洋が果たす役割は極めて大きい。

このため、世界各国は、国連海洋法条約を締結して新たな海洋の法秩序を定め、海上輸送の重要性を踏まえて航行の自由を堅持する一方で、沿岸国に対して排他的経済水域および大陸棚を認め、資源、環境等に関する権利と責任を付与した。

さらに、リオ地球サミットは、開発過程に環境保護を不可欠な一部として組み込んだ「持続可能な開発」を掲げて、行動計画アジェンダ 21 を採択した。それは、管轄下にある沿岸域及び海洋環境の総合的管理と持続可能な開発を沿岸国の義務とし、各国に統合された政策及び意思決定手続きの制定を求めている。

今や、海洋は、国際的な合意の下に、各国による広大な沿岸海域の管理を前提にしつつ、人類の利益のため各国が協調して海洋全体の平和的管理に取り組む時代が来た。

わが国は、四方を海に囲まれ、海から様々な恩恵を受け、また海に守られ、海洋との深い係わり合いの中で社会、経済、文化等を築き、発展してきた。そして、国連海洋法条約の下で、食料、エネルギー、鉱物等の豊かな資源を持つ世界第 6 番目に広大な排他的経済水域及び大陸棚を新たに管理することとなった。この広大な海域は、わが国の経済発展と国民生活に必要な資源の確保、海域の円滑な利用、良好な海洋環境の保全、並びに国家の安全保障のために重要な役割を担う発展の基盤である。

また、近年の科学技術の進歩発達により、地球上の最後のフロンティアとして人類の進出を拒んできた海洋の科学的知見が集積しつつある。資源小国のわが国にとって、わが国を取り巻く海域の調査、資源・空間の開発・利用・保全および管理は長年の念願であり、不断の研究開発を通じて得られるわが国の優れた科学技術力を基盤として、その実現にとりくむべき時が来ている。

しかし、わが国は、国連海洋法条約・アジェンダ 21 体制への対応が遅れている。陸域の 12 倍の広大な海域を管理する海洋国になったにもかかわらず、海洋の総合的管理のための政策・体制の整備が進まず、依然として旧来の縦割り機能別で海洋問題に対処しており、総合的な海洋政策はもとより、その担当大臣・部局もない。

このため、隣接国と重複する海域の境界の画定や資源豊かなわが国海域の開発・利用、保全、管理の遅れを招いている。また、最近、わが国周辺海域で起こっている、海洋環境の悪化をはじめ、隣接国による石油・ガス田開発や広範な海洋調査、あるいは密輸・密入国、工作船の侵入、シーレーンの安全確保などの問題に適切な対応ができず、国益を損なうのみならず、国際的責務を果たせない事態となっている。

わが国は、これらの状況に対応して海洋問題への新たな取り組み体制を早急に構築する必要がある。そして新たな海洋立国のための海洋政策を国政の重要政策に掲げ、可能性豊かなフロンティアである海域の総合的管理と国際協調に取り組む必要がある。

そのためにわが国は、総合的な海洋政策を推進する要となる法制度として「海洋基本法」を一刻も早く制定すべきである。

2. 海洋基本法の制定を

(1) 海洋政策の基本理念

新たな海洋政策は、「海洋と人類の共生」という究極的理念の下に、人類の生存基盤である「海洋環境の保全」と「海洋の利用・安全の確保」を重視し、現在及び将来の世代の環境および開発・利用の必要性を公平に満たす海洋の「持続可能な開発・利用」に努める。そのためには、未知の部分が多い海洋の研究開発を通じた「科学的知見の充実」および海洋を開く「海洋産業の健全な発展」に努め、これに基づいて、相互に密接な関連を有している海洋の諸問題に政府および民間が一体となって総合的に対処する「海洋の総合的管理」に努めるものとする。

また、広大な海洋の物理的一体性および国際性にかんがみ、「国際的協調」を国是として海洋の国際秩序形成の先導を目指すものとする。

(2) 海洋基本法の制定

海洋基本法には、海洋政策の基本理念のほか、国・地方公共団体・事業者・国民の責務並びに海洋基本計画策定等の海洋の総合的管理に関する基本的施策を明記するとともに、海洋行政を総合的に推進するため行政組織の整備等について定める。

海洋基本計画は、海洋に関する政策を総合・体系化して、わが国の海洋に関する基本的政策を具体的に定めるものである。

行政組織の整備については、まず、海洋の総合的管理に係る政策を効果的、かつ強力に推進し得る所掌事務を有する総合海洋政策会議（仮称）が内閣に設置されるべきである。同会議の所掌事務は、基本的な政策の企画・立案、調整、予算等必要な資源配分の方針の調査審議、重要な研究開発及び政策の評価などで構成される。

また、専門性・継続性の高い海洋政策を総括し、各省の海洋関係施策を主導して海洋の

総合的管理を効果的に展開していくためには、これを常時継続的に総括し得る海洋政策担当大臣の任命が不可欠である。

(3) 海洋に関する主要施策

政府各部門が実施している海洋に関する縦割り機能別の施策は、海洋と人類の共生と国益の確保を目標に、基本理念を体して体系化され、海洋の総合的管理の施策として推進されるべきである。海洋政策は、海洋を「知る」「守る」「利用する」の三つの分野のバランスのとれたものであるべきであり、また、海洋政策を策定し推進するためには、単に海洋に関する国権の行使や行政サービスに注目するだけでなく、事業者、国民を含む多様な関係者が参加し、その連携協力の拡大を図ることが重要である。

海洋に関する主要な施策は次のとおりであり、その内容は付属資料に示した。これは、基本計画策定の基礎となるものである。

- ① わが国海域の管理の確立
- ② 排他的経済水域および大陸棚の開発・利用、保全および管理
- ③ 海洋環境の保護・保全及び再生の推進
- ④ 持続可能な海洋資源の開発・利用の推進
- ⑤ わが国の経済および生活を支える海上輸送の確保
- ⑥ わが国海域の安全保障と海上における安全の確保
- ⑦ 国土保全と防災対策の推進
- ⑧ 沿岸域のより良い利用と管理
- ⑨ 海洋産業の育成および振興
- ⑩ 海洋に関する科学技術の研究及び開発の推進
- ⑪ 海洋に対する国民の理解増進と海洋教育・研究の拡充
- ⑫ 海洋の国際秩序の先導と国際協力の推進

3. 新たな海洋立国へ

わが国は、世界規模で進行中の海洋の法秩序と政策の大きな転換に対応し、海洋の科学技術の発展を基盤として、海洋と人類の共生および国益の確保を目標とする海洋政策を策定・推進することにより、島国から海洋国家へと、新たな「海洋立国」を目指すべきである。

また、これにより、かつてないほど主権国家間の相互依存が強まっている国際社会において海洋秩序形成に先導的役割を發揮していくべきである。

〔付属資料〕

海洋の総合的管理のための主要施策の内容

(1) わが国海域の管理の確立

① わが国海域の画定、総合的な管理法制度の整備等

わが国海域の管理を確立するため、国連海洋法条約の定めにしたがって、領海、排他的経済水域及び大陸棚の境界、外縁の速やかな画定に努めるとともに、排他的経済水域及び大陸棚におけるわが国の主権的権利及び管轄権の行使、並びにその開発、利用及び管理に関する総合的な法制度を整備する。

また、隣接国との間における境界の画定について、わが国の主張に基づく合意の形成に鋭意取り組むとともに、あわせて管轄海域の拠点となる国境離島とその周辺海域の管理強化のための措置を講じる。

- a) 領海、排他的経済水域、大陸棚の境界及び外縁の画定
- b) 国連海洋法条約にのっとり排他的経済水域及び大陸棚の管理法制度の整備
- c) 隣接国との間の境界画定に向けた合意形成努力の推進
- d) 国境離島及びその周辺海域の管理強化

② 海洋管理のための調査の推進と海洋情報の整備

海洋の総合的管理に必要な海洋情報・データの円滑な収集、整備、保管、利用を確保するため、海洋の調査観測及び海洋情報の整備に係わる国家戦略を策定する等必要な施策を講じるとともに、これに関する国際的な連携を確保し、国際協力を推進する。

- a) 海洋の調査観測及び海洋情報の整備に係わる国家戦略の策定
- b) 海洋情報・データの管理機能の強化
- c) 統合された海洋調査・観測・監視システムの構築

(2) 排他的経済水域及び大陸棚の開発・利用、保全及び管理

条約により新たにわが国が資源、環境等について主権的権利や管轄権、及び管理責任を有することになった排他的経済水域の上部水域、海底及びその地下を含む海洋空間並びに大陸棚の開発・利用及び保全のために、これらの海洋空間の管理に関する総合的な国家計画を策定し、必要な管理体制を構築する。

- a) 排他的経済水域及び大陸棚の調査、開発・利用及び保全に関する計画の策定
- b) 亜寒帯から熱帯にいたる海域の特性に応じて区分した管理計画の策定

(3) 海洋環境の保護・保全及び再生の推進

海洋環境は、陸上起因・船舶起因汚染のほか、海洋投棄、漁業、海洋空間の開発・利用、海底資源探査・開発などの様々な活動の影響を受ける。海洋環境の保護、保全、再

生を、これらの活動の管理と一体的に検討して対応するとともに、油流出その他の重大被害をもたらす恐れのある海洋汚染については、未然防止、事故発生時の迅速な防除等の対策を積極的に講じる。

また、閉鎖性水域の慢性的な水質汚濁については、継続的な調査・観測・監視を通じて海洋環境の状況や変化を把握し、陸域からの汚濁負荷削減などの対策を推進するとともに、汚染原因を究明し、これに対する対策を研究し、関係者の協調・協力の下に適切な対策を講じる。

さらに、藻場、干潟、サンゴ礁等の浅海域や野生生物の生息地等の積極的な保全・再生を図るとともに、海洋における保護区の設定等、海洋生態系や生物多様性の保全のための施策を推進する。

漂流・漂着ゴミ対策など、内外の多様な関係者による協調・協力・協働が必要な取組を必要とするものについて総合的対策を検討する。

一方、地球温暖化への懸念が高まる中、海底下の地層に投棄できる廃棄物に二酸化炭素を加えることが国際的に合意されたのを受けて、海洋生態系への影響などを検討する。

- a) 油流出・その他の海洋汚染対策の推進
- b) 継続的な海洋環境モニタリングの実施
- c) 海洋環境影響評価・対応システムの構築
- d) 陸域からの汚濁負荷削減の推進
- e) 藻場、干潟、サンゴ礁等の浅海域や野生生物の生息地などの保護、保全、再生
- f) 海洋生態系の科学的・計画的な保全のための保護区の設定の推進
- g) 漂流・漂着ゴミ対策の推進
- h) 地球温暖化対策に関する研究開発の推進
- i) 海洋環境の保全に関する国際協力の推進

(4) 持続可能な海洋資源の開発・利用の推進

陸域の資源に恵まれないわが国にとって、海洋資源の開発利用は最重要課題の一つであり、海洋環境や海洋生態系の保護・保全に最大限の配慮をしながら、持続可能な海洋資源の開発・利用を推進する。そのため、海洋及び海洋資源に関する研究開発及び人材育成を積極的に推進する。

①水産資源

食生活の多くを水産物に依存しているわが国は、海洋が持続可能な食料生産の場であることの重要性を認識し、海洋環境及び海洋生態系の保全、並びに水産資源の適切な管理、保存及び持続可能な利用の確保に努める。また、開発途上地域等における水産資源の利用や海洋環境及び海洋生態系の保全に関する国際協力を推進する。

- a) 海洋環境及び海洋生態系の保全及び水産資源の適切な管理の推進
- b) 海洋の基礎生産力並びに水産物の自給及び供給基盤の向上に資する施策の推進

- c) 開発途上地域等における水産資源の管理に関する国際協力の推進

②海底鉱物資源

わが国の資源安定供給に資するため、広大な排他的水域・大陸棚に賦存が期待される石油・天然ガスの探鉱、開発並びに将来の鉱物資源として有望なメタンハイドレートや深海底鉱物資源（海底熱水鉱床、コバルトリッチクラスト等）の探鉱活動を推進するとともに、その生産等のための技術開発を積極的に推進する。

- a) 排他的経済水域・大陸棚における石油・天然ガス資源の探鉱、開発の促進
- b) メタンハイドレートの探鉱活動及び生産等のための技術開発の推進
- c) 深海底鉱物資源の探鉱活動及び生産等のための技術開発の推進

③海水資源

近い将来世界的な水資源危機が起こり得ることを踏まえて、海水淡水化、海洋深層水の利用など豊富な海水資源の実用化について検討を進める。加えて、将来に備え、海水に含有する金属資源等の抽出技術の研究開発を一層促進する。

- a) 水資源の安定供給に寄与する海水淡水化技術の一層の推進
- b) 海洋深層水の利用の推進
- c) ウラン・リチウム等海水溶存物質の抽出技術の研究開発の推進

④再生可能エネルギー

将来の有望な再生可能エネルギーとして期待されている洋上風力発電の導入を促進するとともに、海洋温度差や波力・潮流等の海洋エネルギー利用に関する研究開発を推進する。

- a) 洋上風力発電の導入の促進
- b) 海洋温度差や波力、潮流等の海洋エネルギー利用に関する研究開発の推進

⑤海洋微生物・遺伝子資源

海洋微生物資源や遺伝子資源が、医薬品等の開発、遺伝子治療などへの貢献が期待される有用な資源であることを踏まえて、その研究開発を一層推進する。また、海洋微生物及び遺伝子資源の管理に関する国際協調において先導的役割を果たすよう努めるとともに、諸外国との間の国際協力を推進する。

- a) 海洋微生物・遺伝子資源に関する研究開発と産業利用の推進
- b) 海洋微生物・遺伝子資源の研究、探査、開発、保存、管理に関する国際協力の推進

(5) わが国の経済及び生活を支える海上輸送の確保

海に囲まれたわが国は、経済の発展及び生活の安定に必要な資源・エネルギー、食料、工業製品、生活用品の輸出入のほとんどを海上輸送に依存しており、国内輸送においてもその4割を海上輸送が支えている。このため、公海における航行の自由や領海の無害通航の確保、シームレスな国際物流の形成、海上交通網の拠点の整備、航行支援システムの構築など、効率的で安定した海上交通の構築とその安全確保、わが国の生命線であるマラッカ海峡など海上輸送路の安全の確保などに努める。また、国際競争の中で活動するわが国海事産業の競争条件の整備、技術力の継承と向上、船員等の海事技術者・専門家の育成・確保などその基盤強化を図り、平時・非常時の別なくわが国の経済と国民生活を支える安定した海上輸送の確保に努める。

- a) シームレスな国際物流の形成と海事産業の振興
- b) 海上交通網の拠点の整備
- c) 海上交通の安全確保
- d) 海上輸送にかかわる安全保障の推進
- e) 船員等の海上技術者・専門家の育成・確保
- f) 税制等の国際競争条件の均衡化

(6) わが国海域の安全保障と海上における安全の確保

わが国周辺の管轄海域の安全保障を確立するとともに、近年活発化してきた海を舞台とした違法な活動に対応してわが国の長い海岸と点在する島嶼及び広大な管轄海域における安全と法令の執行を確保するため、海上保安体制を強化するとともに、安全管理の強化と各国の関連機関間の国際協調の推進に取り組む。

- a) 拡大した管轄海域の安全保障の確立
- b) 海上保安体制の強化
- c) 各国の法執行機関等海洋関係機関の国際協調の推進

(7) 国土保全と防災対策の推進

近年、津波や高潮など海洋を起源とする自然災害の規模と被災の様相が変化しており、また、防災対策として設置されている各種構造物の老朽化が進んでいる。

これらに対応して、海岸侵食や津波、高潮等に対する沿岸域の安全性の低下を防止・軽減するために引き続き防災・減災対策に取り組むとともに、沿岸域における土地利用施策等も含めた国土保全のための総合的な施策を講じる。

- a) 海洋起源の自然災害対策の推進
- b) 海洋起源の自然災害に関する環境観測、監視体制の整備
- c) 防災と減災に配慮した土地利用施策の検討
- d) 国土保全のための海岸管理に関する枠組等の見直し

(8) 沿岸域のより良い利用と管理

① 沿岸域の総合的管理

わが国の国民生活と経済を支えてきた沿岸域では、近年、陸域起因汚染による閉鎖性水域の水質汚濁の恒常化、藻場・干潟・サンゴ礁等海洋生態系を支える浅海域の埋立等による生物生産性の低下、乱獲や環境変化による水産資源の減少、漂流・漂着ゴミによる海岸環境・景観の悪化、海面利用の輻輳や競合等による対立など様々な問題が生じている。

これらに対応して、より良い利用と保全のために、沿岸域を海陸一体の自然の系としてくくり、国、地方公共団体、事業者、住民など多様な主体の参画と連携、協働により、総合的な沿岸域管理を推進する。

- a) 多様な主体の参画と連携、協働による沿岸域圏管理システムの構築
- b) 沿岸域圏総合管理計画の策定のための支援制度の導入
- c) 閉鎖性水域の健全性の評価と総合的な対策の実施
- d) 流域圏管理との連携強化
- e) 海域利用における競合問題の合理的な解決システムの構築

② 親水空間の創造と海洋性レクリエーションの振興

わが国では、その長い海岸線に沿って人口と経済活動が集積し、海洋と密接に関連した地域社会、生活、文化、伝統等が形成されてきたが、経済の高度成長期を通じて臨海部の開発、人口の大都市集中、漁村の衰退、海洋環境や景観の悪化等が進行し、海と地域社会、国民生活が海から疎遠になり海洋に対する関心が薄れている。

沿岸域の豊かな自然環境と、そこに根ざした地域社会、生活、文化、伝統等、海洋がもたらす多面的機能及び魅力が、21世紀においても十分に継承・発揮されるよう適切な施策を講じる。

その一環として、国民が海とふれあう受け皿となる親水空間を沿岸域に創造するためのソフト、ハード両面にわたる施策を積極的に推進し、あわせて地域活性化に寄与するとともに、多様化する国民の余暇ニーズに対応する海のレジャーやレクリエーション等の振興や、国民が海の魅力を楽しむ機会の増進を図る。

- a) 海洋、沿岸域の自然環境及び景観の維持及び保全
- b) 漁村の多面的機能の維持向上
- c) 国民が海とふれあう親水空間の創造
- d) エコツーリズムの振興
- e) 海のレジャーやレクリエーション等の振興
- f) 船旅の活性化

(9) 海洋産業の育成及び振興

海洋の開発・利用を担う海洋関係の各種産業の発展は、わが国経済社会の発展を支え、雇用の拡大に寄与することを踏まえて、海洋産業の国際競争力の強化を図るとともに、先端的海洋産業の育成に努める。

また、国家プロジェクトによる海洋に関する研究開発を推進するとともに、その成果の海洋産業への移転を促進する。さらに、海洋産業に必要な人材の育成を大学や研究機関等において促進する。

- a) 排他的経済水域及び大陸棚の総合的な調査・開発・利用・保全のための国家的計画の推進
- b) 海洋産業の国際競争力の強化
- c) 先端的な海洋科学研究・技術開発の推進による海洋産業の拡充、育成、振興
- d) 海洋産業の発展に結びつく研究開発助成制度の導入
- e) 海洋産業を支える広範な人材の育成
- f) 海洋における経済活動の活性化と新たな利用の推進

(10) 海洋に関する科学技術の研究及び開発の推進

総合的な海洋政策の立案・実行は、科学的知見に基づいて行なわれるべきである。そのためには、海洋科学調査や海洋環境、海洋資源等に関する科学技術及び研究開発の充実が不可欠である。また、これらを支える重要な基幹的技術の推進、調査船や練習船などの船舶や先端的な研究施設等の十分な整備・運用が必要であるほか、研究者、技術者等の人材の育成が重要である。

そこで、海洋の研究開発に関する国家計画を策定してその研究開発を計画的・総合的に推進する。また、大学や研究機関等における科学研究の充実を図る。

さらに、政府・大学・研究機関・企業・地域社会が連携して研究開発を進めるための助成制度を設ける

- a) 海洋の科学的知見の充実のための海洋科学研究の推進
- b) 海洋の基幹的技術開発の推進及び船舶や先端的な研究施設等の計画的整備・運用
- c) 海洋に関する科学研究及び技術開発の計画的総合的推進
- d) 海洋に関する科学研究及び技術開発に関する人材の育成
- e) 海洋に関する科学研究及び技術開発に関する助成制度の拡充
- f) 政府・大学・研究機関・企業・地域社会を結ぶ新たな海洋研究助成制度の導入

(11) 海洋に対する国民の理解増進と海洋教育・研究の推進

海洋の環境や生態系を重視した管理を進めていくためには、全ての国民がその重要性を理解して、自発的、積極的に管理に参加していくことが求められる。このため、特に、学校教育の中での海洋教育の推進を図るほか、社会教育、アウトリーチ活動の拡充を図

る。

また、海洋管理に関する総合的な知見を身につけた人材を育成するために、大学における海洋に関する学際的教育・研究の充実を図るとともに、その取組に関する国際貢献を推進する。

- a) 学校教育、社会教育における海洋教育の推進
- b) 海洋に関する自然体験活動、総合的学習の機会の拡充
- c) 海洋の管理、科学研究、教育等の現場からの社会に対するアウトリーチ活動の推進
- d) 海洋の総合的管理を担う人材育成のための学際的な海洋教育、研究の推進
- e) 海洋に関する学際的教育と人材育成における国際貢献の推進

(12) 国際秩序の先導と国際的協調及び国際協力の推進

海水で満たされた海洋の事象は相互に密接な関連を有しており、海洋空間の問題は、国内、国際と問題を峻別できない性格を持っていることにかんがみ、国連海洋法条約、アジェンダ 21 その他の海洋の管理に関する国際的枠組みに積極的に参画して国際的連携を強化し、その中で先導的役割を果たすよう心がけるとともに、二国間協力及び国際援助機関を通じた経済・技術協力を推進する。

- a) 海洋管理の国際的枠組みにおける国際秩序先導と国際的協調
- b) 二国間協力及び国際援助機関を通じた経済・技術協力の推進

海洋基本法研究会名簿

[敬称略・五十音順]

- 荒井 正吾 自由民主党 参議院議員
(座長) 石破 茂 自由民主党 衆議院議員
大口 善徳 公明党 衆議院議員
河本 三郎 自由民主党 衆議院議員
榛葉 賀津也 民主党 参議院議員
(世話人) 高野 博師 公明党 参議院議員
(代表世話人) 武見 敬三 自由民主党 参議院議員
長島 昭久 民主党 衆議院議員
浜田 靖一 自由民主党 衆議院議員
渡辺 喜美 自由民主党 衆議院議員 (H18.9まで)
上川 陽子 自由民主党 衆議院議員 (H18.10より)
- 小野 征一郎 近畿大学農学部 教授
来生 新 横浜国立大学 理事・副学長
(共同座長) 栗林 忠男 慶応義塾大学 名誉教授／東洋英和女学院大学 教授
(世話人)
- 小池 勲夫 東京大学海洋研究所 教授
杉山 武彦 一橋大学 学長
平 朝彦 独立行政法人海洋研究開発機構理事 地球深部探査センター長
高井 陸雄 東京海洋大学 学長
武井 俊文 社団法人日本経済団体連合会海洋開発推進委員会 委員長 (H18.5まで)
伊藤 源嗣 社団法人日本経済団体連合会海洋開発推進委員会 委員長 (H18.6より)
柘植 綾夫 内閣府総合科学技術会議 議員
十市 勉 財団法人日本エネルギー経済研究所 常務理事・首席研究員
中西 寛 京都大学大学院法学研究科 教授
古庄 幸一 株式会社エヌ・ティー・ティー・データ 特別参与
湯原 哲夫 東京大学大学院工学系研究科 環境海洋工学専攻教授
(世話人) 秋山 昌廣 海洋政策研究財団 会長
- (事務局長) 寺島 紘士 海洋政策研究財団 常務理事

海洋基本法研究会事務局 海洋政策研究財団

担当：仙頭

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-16 海洋船舶ビル

TEL : 03-3502-1963 FAX : 03-3502-2127

E-mail: t-sendo@sof.or.jp

海事振興連盟 神戸決議

海事各産業および海事教育機関が集結するここ神戸において、タウンミーティングを開催し、地域海事関連産業振興のために「海事各産業の競争力確保策」、「神戸・大阪港の振興」、「海事クラスターを中核とした地域の振興」および地域振興策のひとつである「瀬戸内海クルーズ」について議論した。

当連盟としては、「**海事各産業の競争力確保策**」については、海事各産業の活性化を図るために、

- ・ 外航海運については、トン数標準税制の実現等を通じた国際競争力の確保、
- ・ 内航海運については、船員不足に対応した人材の確保・育成の推進、内航船の代替建造促進、内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施等、
- ・ 造船関係については、人材の確保・育成、
- ・ 港運においては、神戸・大阪港の地位向上に向けた諸対策の実施、
- ・ 倉庫業においては、倉庫税制による経営基盤の強化

といった施策の推進が、極めて重要な課題であることを認識し、全力をあげてその実現に向けた支援に取り組んでいく。

「**神戸・大阪港の振興**」については、国際競争力のある港湾づくりを急ぐ必要がある。特に神戸港のコンテナ取扱量(※)は1977年の世界第2位から2005年には第39位、大阪港では1978年の第27位から2005年には世界第51位と両港とも国際的にみて相対的地位低下が顕著になってきている。こうしたなか、わが国の港湾の復権、すなわち神戸・大阪港の国際競争力の強化を図ることが必要である。

特に、**スーパー中樞港湾プロジェクトを強力に推進する**とともにユーザーの利便性を踏まえ、神戸・大阪港についての一開港化をはじめとする港湾の広域連携化を推進することが喫緊の課題であり、同時に、道路網等のインフラ整備を図る必要がある。当連盟としても、関係者と協力してその施策の推進に努める。

「海事クラスターを中核とした地域の振興」については、神戸に基盤を有する海事産業、荷主、団体、教育機関等および行政が連携協力して、地域海事クラスターの再構築により競争力の強化を図り、「国際海事都市神戸」の再生に取り組む。

特に、神戸が目指す知識集約型海事クラスターにおいては、海事産業にイノベーションの方向を示すとともに、海事産業が必要とする人材の教育・訓練を受け持つ大学・高等専門教育機関が重要な役割を担うこととなる。

したがって、神戸海事クラスターの再構築に関する活動においては、地域の大学・専門教育機関による海事産業のニーズに応じた海事関係高等・専門教育の実施と人材供給の推進を最重要課題として取り組むこととする。

また、海事産業の人材不足の解消や海事産業の競争力強化の重要性にかんがみ、これらの取組みについて、関係者あげて、海事都市の振興策とも連携しながら、国の強力なバックアップも受けつつ取り組んでいくことが重要である。

当連盟としても、このような取組みの推進に関する活動を強化していく。

国際海事都市神戸の再生のために創立の準備を進める神戸海事クラスターは、地域の海事関連産業の振興あるいは海事思想の普及や海への関心の醸成に止まらず、世界の海事センターとしての日本の地位を確立する重要なステップと認識し、当連盟としても小委員会を設け検討を行い、必要な施策の推進につとめる。

さらに近年の国民の海離れの状況に鑑みれば、海事活動とこれを支える海事産業の重要性が国民に浸透するためには、世代を問わず広く国民が海に親しむ機会を増加させることが重要であり、それを促進する具体的な活動を強化する必要がある。

その点では、自然と歴史文化に恵まれた瀬戸内海を活用したクルーズの振興など神戸港と連携した観光と客船事業を振興することにより、国民に船旅による海の楽しさを提供するとともに、世界に対し、瀬戸内海および神戸・大阪の知名度をアピールし、新規観光需要の開拓による地域経済の振興をはかること等も有力な方策である。当連盟としては、このような活動に対し必要な協力を惜しまない。

以上、決議する。

※神戸港・大阪港のコンテナ取扱量は、英国の海事専門誌コンテナリゼーションインターナショナルによる。

平成19年3月17日

海事振興連盟 神戸タウンミーティング 議事次第

10:00 開会

クラウンプラザ神戸10階 The Ballroom

主催者挨拶 中馬弘毅 副会長・事務総長（衆議院議員）

加盟国会議員紹介

参議院議員	鴻池 祥肇	(こうのいけ よしただ)	先生
衆議院議員	赤羽 一嘉	(あかば かずよし)	先生
衆議院議員	竹本 直一	(たけもと なおかず)	先生
衆議院議員	西村 康稔	(にしむら やすとし)	先生
衆議院議員	盛山 正仁	(もりやま まさひと)	先生
衆議院議員	関 芳弘	(せき よしひろ)	先生
衆議院議員	近藤 三津枝	(こんどう みつえ)	先生
参議院議員	末松 信介	(すえまつ しんすけ)	先生

官庁、経済団体、業界関係者（主要参加者リスト参照）

10:20 来賓挨拶

神戸市長	矢田 立郎 (やだ たつお)	殿
兵庫県 副知事	五百蔵 俊彦 (いおろい としひこ)	殿
神戸商工会議所 会頭	水越 浩士 (みずこし こうし)	殿
神戸経済同友会 代表幹事	植村 武雄 (うえむら たけお)	殿
国土交通省 海事局長	富士原 康一 (ふじわら こういち)	殿

10:45 祝電紹介

10:50 タウンミーティング開催

10:55~11:40

各発言者（3分程度 13名）

日本船主協会 理事長	中本 光夫 (なかもと みつお)	殿
外航オーナーズ協会 会長	古川 國丸 (ふるかわ くにまる)	殿
兵庫海運組合 理事長	加藤 栄一 (かとう えいいち)	殿
神戸旅客船協会 副会長	宮本 嘉明 (みやもと よしあき)	殿
日本港運協会 副会長	久保 昌三 (くぼ まさみ)	殿
兵庫県倉庫協会 会長	森本 啓久 (もりもと ひろひさ)	殿
川崎造船 取締役企画本部長	岡崎 信行 (おかざき のぶゆき)	殿

兵庫県小型船舶工業会 会長 鹿瀬 博 (しかせ ひろし) 殿
神戸大学 海事科学部長 久保 雅義 (くぼ まさよし) 殿
神戸大学 法学研究科 坂元 茂樹 (さかもと しげき) 殿
大阪大学 大学院 工学研究科 船舶海洋工学部門 教授
日本船舶海洋工学会 会長 内藤 林 (ないとう しげる) 殿
海技教育機構海技大学校長 大西 正幸 (おおにし まさゆき) 殿
海洋政策研究財団 常務理事 寺島 紘士 (てらしま ひろし) 殿

11:40

～意見交換～

12:20 「神戸タウンミーティング 神戸決議」とりまとめ

閉会挨拶 中馬弘毅 副会長・事務総長

12:30 閉会

海事クラスターの再構築と地域振興

海洋政策研究財団常務理事 寺島紘士

1. わが国では、日本籍船、日本人船員の減少、港湾のコンテナ取扱量ランキングの低下などで、海事産業や港湾の競争力の低下が懸念されている。
2. 近年、産業の振興政策としてクラスター論が取り上げられ、グローバル化の進む海事社会ではヨーロッパ、アジアを中心に、海事クラスターの構築による競争力強化の取組みが盛んに行なわれている。海事クラスターは、国、地域の中で海事産業の集積・連携の強化を図ることにより競争力を強化する産業振興策である。
3. 日本では、海運、造船、船舶、港湾、および金融、保険等を含む幅広い海事関連産業がバランスよく発達している。また、海事産業にそのニーズに応じた人材を供給するとともに、最新の海事の知識・技術を提供することの出来る大学・教育研究機関も各地に置かれている。

このような高水準でバランスのとれた集積は、世界、特にアジアにおいては他に類を見ないものである。われわれは改めてその集積の価値を再認識し、そのメリットを最大限に発揮するために知識集約型の実業クラスターを構築して競争力を強化すべきである。
4. 日本のこれまでの海事クラスター論議には、地域海事クラスターという視点と海事クラスターに果たす大学・教育研究機関の役割という視点が欠けていた。これからは日本各地の海事都市において、大学・教育研究機関の積極的参加の下に、その特色を活かした地域海事クラスターの構築に取り組む必要がある。地域海事クラスターの振興を図り、その連携協力の上にオール日本の海事クラスターを構築して、世界の海事センターとしての日本の地位を確立すべきである。
5. ちなみに、地域海事クラスターは、地域産業のニーズに応えることにより、海事産業だけでなく地域産業全体の競争力を高め、地域振興に寄与する。

また、大学・教育研究機関は、海事産業に最新の情報・知識と必要な人材を供給する重要な役割を受け持つが、それだけでなく、海事クラスターを有機的に機能させるために不可欠な人的ネットワークの基盤を提供する役割を担う。

6. 海洋政策研究財団は、このような認識の下に、大学・教育研究機関の参加する地域海事クラスターの構築、並びにそれを中核とした地域振興の研究に取り組んでいる。今年度は神戸商工会議所、神戸大学のご協力のもとに幅広い関係者のご参加を得て、神戸で地域海事クラスター構築のための研究会を開催し、海事クラスター活動を中核として神戸の国際海事都市としての再生を図る研究を行なってきた。
7. お蔭様で、皆様の積極的なご意見を得て、来年度は、今度は地元主導で、神戸大学を中心に神戸市と神戸商工会議所が協力して、国際海事都市神戸（マリタイム神戸）の準備に取り組んでいくことになった。海洋政策研究財団も、引き続き、地域主導のマリタイム神戸の準備委員会の活動を支援していく所存である。
8. このような国際海事都市再生のための神戸海事クラスターの構築は、海事産業の発展だけでなく地域振興に寄与するとともに、ひいてはわが国の海事産業の競争力を強化するものである。またそれは、海事振興連盟が推進している海事都市ネットワーク構想を内容的に裏打ちし、それを強化するものである。したがって、これは、今後の新しい海事振興政策の有力な柱になるべきであり、海事振興連盟におかれても海事クラスターの構築を推進する施策を積極的に講じていただくよう要望する。
9. 折から、海事振興連盟の皆様にもご支援をいただき今国会に海洋基本法が提案され、成立が図られる情勢となっている。これを推進していただいている諸先生方に感謝申し上げますとともに、この海洋基本法の枠組みを大いに活用してこれまで以上に広く深く効果のある海事振興政策を強力に推進していただくようお願い申し上げます。



この報告書は、競艇交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

平成 18 年度「地域海事クラスターの構築に関する調査研究」報告書

平成 19 年 3 月発行

発 行 海洋政策研究財団（財団法人シップ・アンド・オーシャン財団）

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-16 海洋船舶ビル
TEL 03-3502-1828 FAX 03-3502-2033
<http://www.sof.or.jp/>

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

ISBN978-4-88404-193-9