

国土交通省成長戦略

平成22年5月17日
国土交通省成長戦略会議

総論

I チャンスを活かし、日本の成長を作る。

1. 今、まさに成長戦略が必要

- これまでも経済戦略、経済対策は幾度となく検討・提言されてきたが、日本の成長に向けた長期的なビジョンが共有され、実現されてきたとは言い難い。しかしながら、そもそも、人口減少・少子高齢化社会の中で国民が将来の憂いなく安心した生活を送るためには、日本経済の成長は必要不可欠であり、攻めの姿勢と強い意志をもった実現性のある成長戦略を構築しなければならない。
- 先進諸国が経済危機からの回復にもたつく中、中国・インドをはじめとするアジア諸国は高成長を続けている。わが国もこれをまたとないチャンスと捉え、アジアの成長を積極的に取り込めるような基盤づくりを、政策として行っていく必要がある。このアジアの成長を取り込もうとしているのはわが国だけではないことは言うまでもなく、すでにいくつもの国が国家戦略として総力をあげた取り組みを開始している。したがって、わが国も一刻も早く政官民が一丸となって協力していく体制を構築し、日本の成長につながるような取り組みを行っていかなければならない。

II 成長メカニズムの大胆な転換にむけて

1. 国土交通省の成長分野

- 今までの国土交通省所管産業の多くは、公共投資への依存度が高く、様々な規制に守られた内向きな産業構造であった。しかし、限られたパイの分配に依存する従来型メカニズムで成長を描くことは困難となっている。今後、我が国産業の健全な成長を図るためには、
 - ①劇的発展を遂げている最新の ICT をとりこみつつ、
 - ②民間の知恵と資金を最大限に活用し、
 - ③外に開き、世界の成長を取り込む形で、生産性の向上を図り、パイを拡大させていかなければならない。そのため、それを実現させるための政策を早急に打ち出すことが重要である。その観点から、国際展開・官民連携、

観光、航空、海洋、住宅・都市の5分野については、特に、さらなる発展が期待できる分野であるとの認識のもと、旧来のパラダイムを転換し、大胆な政策提案を行っている。

2. 旧来メカニズムとの決別と新しい市場環境の構築

- ・ 今後は、以下の点を柱として新しい市場環境を構築することを政策の基本原則とする。
- ・ 公共事業費減少の中、「財政に頼らない成長」を大原則とした上で、「国土の均衡ある発展」に代表されるばらまき行政・再配分政策からの脱却を図り、限られた公共投資を費用対効果に応じて集中的に配分する。
- ・ また、集中投資と併せて、地域や企業の創意工夫による成長を促進するため、成長の足枷となっている規制緩和に積極的に取り組み、自由度を高め、民間の新しい提案や大胆な経営を促進させる。
- ・ ファンドやPPPに代表されるような「民間の知恵と資金」が積極的に活用される仕組みを導入し、効果的な公共投資を行う。特に、個人金融資産を活用して、新しい資金の流れを市場に誘導する方策を講ずる。
- ・ 経済活動のグローバル化・国際展開に対応し、また、地域の自由かつ自主的な活動を支えるため、官民が連携し、積極的な人材育成に取り組む。

III 実効力ある戦略とするために

1. PDCAサイクルと戦略的な工程管理

- ・ 戦略が「絵に描いた餅」とならないよう短中長期の工程表を明確に示すなど、政策運営のPDCAサイクルが効果的に循環する手法を織り込んでいる。また戦略の実行に当たっては、大局的な視点に立って優先度を明確にしている。

2. 強いリーダーシップによる継続的な取り組み～政府一丸の戦略の推進～

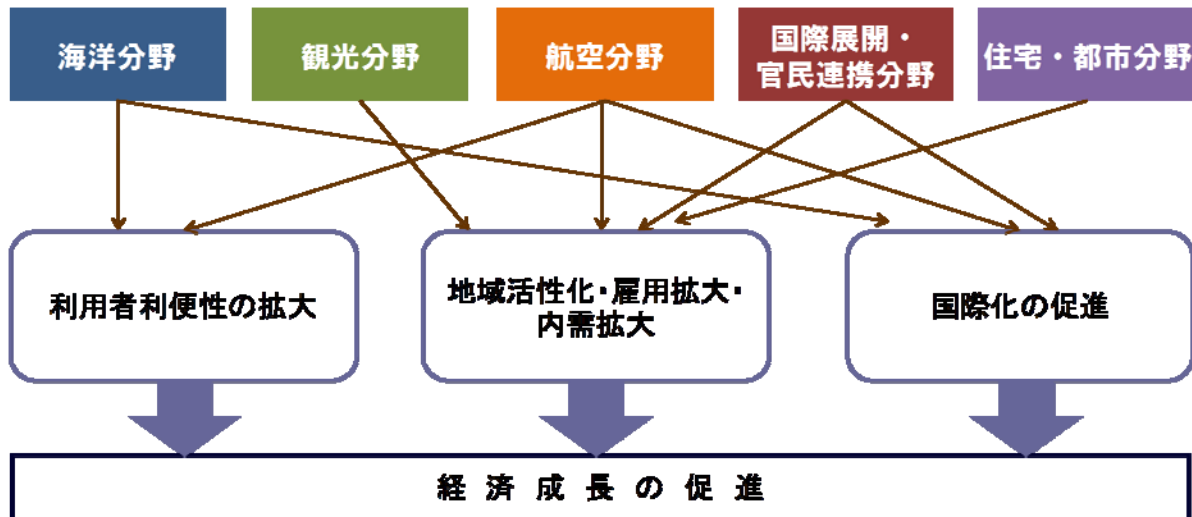
- ・ これまで多くの政策課題が、省庁間の縦割りの壁に阻まれ効果を上げられなかった過去の経験を踏まえ、政治のリーダーシップのもと、国家戦略室などと連携した上、省庁間の利害対立を打破し、政府一体となった戦略の実行と継続的な政策運営を強く期待する。
- ・ 政策の具体化に際し、関係者の意見を幅広く聴取し、実効的かつ継続的な政策展開の実現を要請する。

IV 5つの対象分野

1. 対象5分野の中で優先して実施すべき事項

- ・ 今回の検討に当たっては、各分野それぞれについて現状を分析し、あるべき姿を設定した上で、実施すべき施策を、実現に向けた工程やクリアすべき課題も含めて提言している。その中でも、以下に示す施策は、日本の成長を実現する上で突破口となる緊急性の高いものや、日本の成長の土台を形成する上で必要性の高いものであり、「優先的に実施すべき事項」とし、出来る限り早期かつ着実な実施を要請する。

<達成すべき目標と5分野との相関関係>



<優先して実施すべき事項>

海洋分野

- 港湾機能の抜本的改善
- 外航海運の国際競争力強化

観光分野

- 訪日外国人3,000万人プログラムの展開
- 創意工夫を活かした観光地づくりのための人材の育成
- 休暇取得の分散化の促進

航空分野

- 日本の空を世界へ、アジアへ開く(徹底的なオープンスカイの推進)
- バランスシート改善による関空の積極的強化
- LCC参入促進による利用者メリット拡大

国際展開・官民連携分野

- インフラファンドの創成
- コンセッション方式によるPPP/PFIの実行
- 省庁横断的な国際展開支援組織の創成

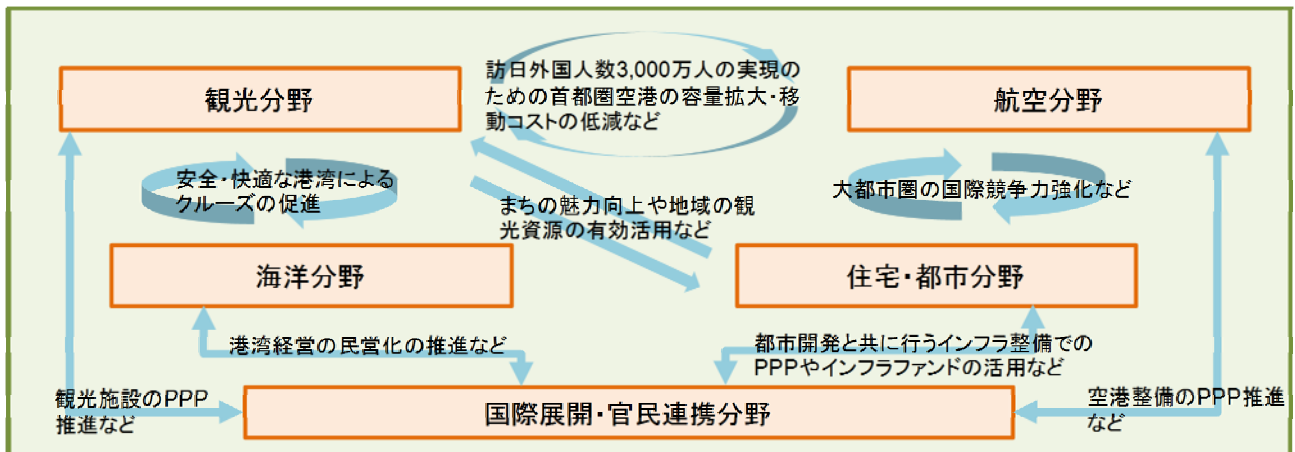
住宅・都市分野

- 世界都市東京をはじめとする大都市の国際競争力の強化
- 急増する高齢者向けの「安心」で「自立可能」な住まいの確保
- チャレンジ25の実現に向けた環境に優しい住宅・建築物の整備

2. 各分野間の積極的連携によるシナジー効果の創出

- ・ 今回対象とする5分野は、わが国経済の成長を考える上でそれぞれ重要な分野であり、相互に密接な関係を有している。従って、アジアの成長を取り込み、日本の成長を実現するとの大きな目標のもと、以下のように相互が有機的に連携しシナジー効果を最大限発揮するための施策展開を積極的に行っていく必要がある。

< 5つの対象分野の連関 >



1. 海洋分野

2つの施策の方向性と 3つの力の発揮

「海洋立国日本の復権」に向けて

将来目指す姿・あるべき姿

施策の方向性

1. 海洋インフラの利便性を抜本的に改善

→利用者のトータルコスト削減、
経済活動促進・成長拡大

2. 国際ルール形成への戦略的な関与

→日本の国際的地位を高める、
世界経済の成長促進

テーマ別の政策検討

1. 港湾力の発揮

- (1) コンテナ
- (2) バルク
- (3) 旅客

2. 海運力の発揮

3. 造船力の強化並びに海洋分野への展開

前文「海洋立国日本の復権」に向けて

将来目指す姿・あるべき姿

世界経済のグローバル化とアジアを中心とした新興国の経済成長により、物流も世界的増大が見込まれている。この成長を積極的に取り込み、諸外国との交流・交易を活発に展開していくことは、我が国経済を成長、発展させていくうえで不可欠である。その際、物流にかかわるインフラを、どれだけ効率的で使い勝手の良いものにできるかは、大きな鍵である。物流システムの良し悪しが、どれだけ世界の成長を取り込めるかを大きく左右するし、我が国の経済活動に大きな影響を与えるからだ。特に四方を海に囲まれた我が国にとって、海洋インフラはその物流の根幹である。今後、海洋インフラの大幅な効率化・サービスの向上をはかっていくことは、我が国の経済成長に大きなプラスとなる。そして、日本だけでなく世界全体の経済成長にも大きく寄与していくことができる。

しかしながら、現状では日本の海洋インフラは危機的状況にあると言わざるを得ない。国際的にも、港湾が物流を支える戦略的に重要なインフラであることは強く認識されている。そのため、各国が競い合って、戦略的により使い勝手の良い港湾、より安価な港湾サービスを提供しているのが実状である。そのような中であって、我が国の港湾は大きく出遅れており、国際的な競争力を失いつつある。今後、世界の成長を我が国に取り込んでいくためには、抜本的な改善策が求められている。

海洋インフラの国際的競争力を向上させるためには、世界に伍していけるだけのハード・ソフト両面でのインフラ整備が欠かせない。そして、次のような海洋国家日本が持つ潜在的なメリットを活かして、強いところを伸ばしていく戦略が必要である。

- ・日本が成長著しいアジアの中の経済大国として地政学上の優位性がある。すなわち、極東ロシア、中国、韓国各国ともバランスよく近距離であり連携を深め易く、東南アジア諸国とも海路による繋がりが深い。また、アジアの北米との玄関口になり得る位置にある。
- ・日本の海洋インフラ（港湾・海運・造船）は一体となって海洋先進国として永年世界の海洋インフラをリードしてきた経験があり、サービスの質や安全性の面で世界に秀でた力量がある。

具体的には、海洋インフラの基礎となる港湾については、「選択と集中」を行うとともに、「集中」された港湾においては、「民」の視点による戦略的な経営ができるよう政策の転換を図る。そして、そこを拠点にモノやヒトの流れが一層効率的かつ円滑になるよう、内航の効率化等、総合的な対策を実施する。そして、世界と日本との間で実際にモノやヒトを運ぶ国際海運については、その「強さ」を最大限発揮でき、自由で革新的な活動ができるよう規制改革などの環境整備を行う。

また、我が国は、技術力において特に秀でた有数の造船国家でもある。造船・船用工業は海洋インフラの基軸であるとともに広大な EEZ を有する我が国の海洋開発への技術的応用も期待されている。また、海運をはじめその他の海事・港湾関連の数多くの産業と一体となり、いわゆる海事クラスターとして巨大市場を形成している。

さらに、海洋分野のマーケットは基本的に世界規模であり、競争が世界市場において激しく行われている。海洋インフラは、海運、港湾、造船・船用工業といった関係する分野の総合力が国際的な競争力を発揮するとされる。したがって、制度や税制などについて適切な競争条件の整備を図ることがとりわけ重要な課題となる。これにより、我が国の海洋インフラは自らの努力と能力により、国際的競争力を向上させ、世界市場での一層の活躍が期待できる。

施策の方向性

1) 施策の基本スタンス

政府の役割は、インフラ整備とルール形成。それ以外は、できるだけ民間に任せ、自由な競争環境の中で創意工夫をさせ、成長を促進させるとの基本スタンスで施策を展開する。

2) 施策のポイント

海洋インフラの利便性を抜本的に改善

海洋インフラの利便性を抜本的に改善することにより、トータルコストの低下、経済活動の促進、成長の拡大を図る。

具体的には、次の方向性で施策に取り組む。

- ・ 港湾の選択と集中
- ・ 民間の知恵とガバナンスを積極的に導入（例：港湾経営の民営化）
- ・ 制度改革による自由な経済活動の促進（例：内航フィーダーに係る暫定措置事業の改善）

国際ルール形成への戦略的な関与

国際ルール形成への戦略的な関与により、日本の国際的地位を高めるとともに世界経済の成長を促進する。

具体的には、次の方向性で施策に取り組む。

- ・ 税制も含めて我が国海運企業が国際市場において不利にならないような政策の展開（例：トン数標準税制の改善）
- ・ 環境対策等の国際的ルール作りで積極的に貢献（例：船舶に関する環境規制）
- ・ 海洋開発の積極的推進（例：安全保障、EEZの保全の視点）
- ・ 国際物流のICT化に向け、国際基準に準拠したシステム開発を推進（例：コンテナ物流情報サービス(Colins)）

テーマ別の政策検討

優先的に実施すべき事項

1. 港湾機能の抜本的改善

大型化が進むコンテナ船、バルク貨物輸送船に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指すため、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾の選定を行う。

国際コンテナ戦略港湾について、「民」の視点の港湾経営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後の伸びしろを重視する選定基準により、平成22年6月頃に国際コンテナ戦略港湾の選定を行うとともに海運・トラック・鉄道によるフィーダー網の抜本的強化に向けた施策等を行う。また、選定された国際コンテナ戦略港湾の経営にあたっては、民間企業が出資・融資する「港湾経営主体」を設立し、「民」の視点による戦略的経営の実現等により公設民営化等を通じ、港湾コストの低減を図る。（「I. 1. 3）①②（9～12ページ）」参照）

国際バルク戦略港湾については、我が国産業や国民生活に必要な資源・エネルギー・食糧等の物資の安定的かつ安価に供給するため、穀物、鉄鉱石、石炭の貨物毎に平成22年末頃に国際バルク戦略港湾の選定を行うとともに、国際バルク貨物の大量一括調達のための企業連携を促進する。

（「I. 2. 3）（13～14ページ）」参照）

2. 外航海運の国際競争力強化

日本商船隊が本来の力を発揮し、自立的な競争力を確保するため、さらには、それにより世界の成長産業である外航海運の伸びを日本の成長に取り込むため、諸外国と比較して負担の重い状況にあるトン数標準税制などの外航海運税制について国際競争条件均衡化の観点から戦略的な見直しに取り組む。（平成22年度から取り組む。）（「II. 3）①（17ページ）」参照）

Ⅱ．海運力の発揮

外航海運は、港湾インフラと並んで我が国の海洋インフラの重要な柱であり、日本商船隊の国際的な活躍は我が国の経済成長にとっても大きなプラスである。ただし、日本商船隊は、国際競争力のある民間企業であり、港湾と異なり直接的に政府が必要とされる産業分野ではない。

しかしながら、現状では、外航海運の分野は国際的な税制競争、制度競争の様相を呈してきており、日本商船隊が本来の力を発揮し、自立的な競争力を確保するためには、適切な政策対応が求められている。それは、具体的には競争条件が均等化するような税制の実現であり、規制改革等民間の意欲を高める政策である。

このような政策により、世界市場の中で、輸送サービスの質、安全性のみならず価格競争力の面でも選ばれる商船隊となれば、

- 外航海運は成長産業のひとつとして、我が国の経済成長に大きく貢献することができる。
- また、高質で安価な輸送サービスを提供することができれば、製造業等にとっては大きなプラスであり、その点からも日本の成長に貢献することができる。
- さらに、クルーズ等の旅客輸送の増加策が進めば、観光振興、地域振興にも貢献できる。

1) 将来の姿、指標

- ・国際的に劣後する競争条件を整備することで、世界のユーザー（荷主）から選択される日本商船隊を目指す。世界の海上物流における日本商船隊のシェア（トン数ベースで約11%）を今後も維持し、さらには向上を目指す。

※海運分野成長について取り上げると、世界の海上荷動き量は、過去10年間で年平均4%の伸びを示しており、そのトレンドでシェアを維持するだけでも、10年後には、売り上げが貨物量に比例すると仮定すれば約1.5倍（約5.6兆円→約8.4兆円）、さらに、船隊拡充の投資等を含めると、4兆円程度の市場規模の拡大が見込める。

2) 現状の課題・問題点

- ・外航海運については、日本の外航海運税制が、トン数標準税制、償却方法、登録免許税、固定資産税など諸外国と比較して負担が重い状況である。例えば、トン数標準税制については、諸外国では全船への適用が認められているのに対し、日本では、自国

籍船（日本商船隊の約4%）のみが対象とされ、また、固定資産税については、諸外国の多くが、移動体の償却資産について非課税なのに対し、日本では移動体の償却資産まで課税されているなどの大きな隔りがある。

また、世界の海上荷動き量が増大する中で日本商船隊はシェアを徐々に落としている。日本商船隊が世界市場で伍していくために、規制改革や税制改革により、外航海運企業や外航船主が内部留保を厚くし、三国間輸送における集荷機能の強化、海運ネットワークの充実、さらには船隊増強への再投資につなげられるようにしていく必要がある。

- ・海上輸送は日本のライフラインであり、経済安全保障上重要という観点もあるが、日本籍船・日本人船員は最盛期と比較して、それぞれ1,580隻(72年)→98隻(08年)、56,833人(74年)→2,621人(08年)に大きく減少している。

3) 課題に対応した政策案

① 日本の外航海運関係税制の戦略的見直し

- ・トン数標準税制を諸外国並みに拡充
- ・船主に対する船舶の特別償却制度、買換特例制度の維持・拡大
- ・船舶に係る登録免許税、固定資産税の徹底的軽減

※日本の成長に貢献し、かつ日本商船隊が世界をリードできるよう競争力を高める観点から税制のあり方を見直す。その際、日本籍船の増加を促しつつ、日本籍船のみならず日本商船隊の競争条件の均衡化を図る。

② 日本商船隊の中核である日本籍船の増加に向けたコスト削減策の展開

- ・日本籍船に係る船舶設備・船員の資格に関する手続きの見直し

③ 優秀な船員（海技者）の確保・育成のための基盤整備

- ・経済安全保障や陸上支援も含めた安全運航の確保の観点から、さらには、我が国海外航海運企業の着実な発展を支えるため、外航日本人船員（海技者）については今後も一定規模が必要であるため、日本人船員（海技者）の雇用を推進するための効果的なインセンティブの付与
- ・外国人船員の有効活用を推進するため、外国の海技資格受有者を日本船舶に乗り組ませる手続き等についての運用改善
- ・船員という職業の意義や魅力についての認知度向上の取り組み
- ・即戦力を備えた新人船員の効果的な養成に向けた教育体制の拡充及び練習船隊の整備 等

④ 日本商船隊を支える内航海運の競争力を強化するため、低炭素化、大型化、グループ化に向けた税制の見直し

- ・船舶の特別償却制度、買換特例制度の維持・拡大等
- ・船舶に係る固定資産税の軽減等

[クリアすべき問題点]

以下の諸点は引き続きの検討課題。

- ・経済安全保障の観点からも、日本籍船を増加させることが必要であることについて説得力ある説明。
- ・我が国海外航海運企業の競争力強化が、海事クラスターを通して地域経済・雇用にどの程度貢献するか。

海洋分野 成長戦略の工程表

早期の実現を目指すもの
(平成23年度概算要求を含む)

2~3年後の実現を目指すもの

将来的な方向性を示すもの

港湾力の発揮

選択と集中による国際競争力強化

国際コンテナ戦略港湾の選定
(平成22年6月頃)

2015年までに国内ハブ港湾の完成
日本発着貨物の東アジア主要港での
トランシップ率を半減

- ・「民」の視点による港湾経営
- ・内航等フィーダー網の強化による貨物集約
- ・コンテナ船大型化への対応

2020年までに東アジアにおける
主要港として選択される港湾を
目指す

国際バルク戦略港湾の選定
(平成22年末頃)

国際バルク戦略港湾を核とした主要国際バルク貨物の安定的輸送

- ・「民」の視点による港湾経営
- ・超大型輸送船の大型化への対応
- ・国際バルク貨物の大量一括調達のための企業連携の促進 等

戦略港湾を核として、国内産業の国際競争力維持、国民生活への安価かつ安定的な物資輸送を実現する

旅客船等の安全かつ安定的な入港を実現しつつ、観光振興策に対応し、
観光関係事業者と連携した旅客利便の増進を図る

海運力の発揮

日本の外航海運関係税制の戦略的見直し

- ・トン数標準税制を諸外国並みに拡充
- ・船主に対する船舶の特別償却制度、買換特例制度の維持・拡大
- ・船舶に係る登録免許税、固定資産税の徹底的軽減

国際的な動向を踏まえ対応

日本籍船に係る設備・船員の資格に関する手続きの見直し

優秀な船員(海技者)の確保・育成のための基盤整備

国際的な動向を踏まえ対応

日本商船隊を支える内航海運の競争力を強化するため、低炭素化、大型化、グループ化に向けた税制の見直し

革新的な船舶の省エネ技術の開発・普及

EEZの管理・開発利用に貢献できる
造船技術の一層の高度化、海洋産業
の育成に向けた官民連携の強化

我が国の主導の下で国際海運からの温暖化防止対策等の国際規則を策定

造船力の強化
及び海洋分野
への展開

海洋分野 規制改革検討リスト（成長戦略上の課題リスト）

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
港湾力の発揮	港内における45fコンテナ積載車両の通行	今後、45fコンテナの利用が普及する場合、埠頭間の横持ち輸送(コンテナターミナルから倉庫への輸送など)において、一般道路を通行することになるが、一般道路を通行できる45fコンテナ対応車両が国内に存在しない。	今後、45fコンテナの利用が普及する場合、道路法、道路運送車両法等の法趣旨に沿って安全に走行できる車両の開発及び手続きの円滑な運用等が必要となる。	運用・実務上の問題	—
港湾力の発揮	入港時の手続きの迅速化・円滑化	出入国管理及び難民認定法に基づき、外国人の上陸者は、一部の者を除き、入国審査官に対して電磁的方式による個人識別情報(指紋、写真等)を提供し、入国審査を受ける等の手続きを要する。	外航クルーズ船の入港時における手続きに多くの時間を要し、クルーズ客の寄港時における滞在時間が短縮されることにより、乗船客の不満感やクルーズ商品の価値低下をもたらし、我が国へのクルーズ船誘致の阻害要因となっている。	入国管理法	法務省
港湾力の発揮	夜間入出港制限の緩和	平成17年の港則法改正により、夜間入出港の規制は廃止されたものの、夜間入出港の安全性が十分に確保されていないため、制約を受けている港湾もある。	気象海象情報の提供や、視程の確保対策など安全性向上を図ると共に、水先人、港湾管理者等関係者において検討を行う必要がある。	なし	—
港湾力の発揮	クルーズ船の入国審査手続きの緩和及びCIQ体制の充実	クルーズ船の入港や旅客の入国には、入港時の体温測定、セカンドポート(長崎～上海～那覇というルートでは那覇がセカンドポート)での同一手続き、屋久島・奄美大島等臨時出入国港指定申請(不開港)等の各種手続きを要する。 また、入国管理官の前港先乗り又は港外乗船が限定的である。	クルーズ振興の課題となっている。	体温測定: 確認中 セカンドポート: 入国管理法 不開港: 関税法	財務省 法務省 厚生労働省
港湾力の発揮	大型船の出入港及び航行に係わる規制緩和	大型船舶の瀬戸内海夜間航行規制、1L、2L規制(航路は船の全長分必要、回頭水域は船の全長×2必要という規制)、タグボートの使用基準等、船舶の出入港及び航行に係わる各種規制が存在する。	クルーズ振興の課題となっている。	瀬戸内海: 海上交通安全法 1L、2L規制: なし タグボート使用基準:	—

海洋分野 規制改革検討リスト（成長戦略上の課題リスト）

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
海運力の発揮	日本籍船の増加に向けた船舶検査等に係る手続きの簡素化	船舶は、船舶安全法等に基づく検査・測度・登録を受けることとされている。	検査・測度・登録の受付窓口が複数にまたがる場合があるなど、手続きに煩雑な部分がある。	船舶法 船舶安全法	—
海運力の発揮	日本籍船の増加に向けた船員資格に係る手続きの簡素化	(外国人船員承認関係) 外国の海技資格を有する者を日本船舶に乗り組ませるためには、国土交通大臣が個々の船員の知識及び能力を確認し、承認することとされている。 (船舶料理士関係) 船舶料理士の資格取得について、船長による能力承認等が必要とされている。	(外国人船員承認関係) 航行の安全性を確保しつつ、承認手続きについて、関係者との調整を踏まえて簡素化を進める必要がある。 (船舶料理士関係) 船長による能力承認等の手続きにおいて煩雑な部分がある。	船舶職員及び小型船舶操縦者法 船員法	—
海運力の発揮	日本籍船の増加に向けた電波法に係る検査手続きの簡素化	無線設備は、電波法に基づく無線検査を受けることとされている。	無線検査の内容や手続きに煩雑な部分がある。	電波法 船舶安全法	総務省
海運力の発揮	外航クルーズ客船の船舶検査、救命艇手認定の簡素化	日本籍外航クルーズ客船の船舶検査において、船用部材の承認等の手続きが必要である。また、救命艇手については、試験及び認定を受ける必要がある。	クルーズ振興の課題となっている。	船舶安全法 船員法	—
海運力の発揮	外航クルーズ客船の外国人部員の配乗職種の拡大	日本籍外航クルーズ客船では、平成3年6月の労使覚書により、サービス業務に従事する部員については外国人の配乗が認められているが、運航業務に従事する部員については外国人の配乗が認められていない。	クルーズ振興の課題となっている。	なし (法令上の規制はないが、労使合意に至っていないため実現せず)	—
海運力の発揮	マルシップ外航客船に係る外国人乗組員の上陸許可期間の延長(30日ルールの見直し)	日本籍外航クルーズ客船の外国人船員に対して、30日を限度とする上陸許可証の発給を受ける。	クルーズ振興の課題となっている。	入国管理法	法務省

海洋分野 規制改革検討リスト（成長戦略上の課題リスト）

分野	項目	制度の現状	成長戦略上の課題	関係法令	関係省庁
造船力の強化及び海洋分野への展開	造船所の事業展開に係る柔軟な対応	造船所を海側に拡張するには、公有水面埋立法に基づく免許が必要とされている。また、瀬戸内地域は瀬戸内海環境保全特別措置法に基づく特別の配慮が求められている。	造船所の拡張に伴う公有水面埋立免許の取得に係る調整が困難となっている。また、瀬戸内地域では、瀬戸内海環境保全特別措置法ができてから特に厳しい。	公有水面埋立法 瀬戸内海環境保全特別措置法	環境省