

右舷灯



海に囲まれた日本が海事立国へと動き出したのは明治維新後のことだ。それまでは国を閉ざして、ほぼ自給自足の人口

3500万人ほどの島国だった。しかし、黒船来航というショック療法が効いて、海外諸国に学び、一気に海運国への階段を駆け上がる。そして、原料を海外から調達し、それを加工して製品を海外に売ること

で、富を築き、食糧を輸入して、一億人を超える国民が豊かな生活を送れるようになった。これも海事立国へと舵を切った先人のおかげと言え

る。国際海運がなければ、自給自足の社会に戻り、農業の生産性が向上しているとは言え、現人口の半分くらいしか満足な生活は送れないのではなからうか。

海事クラスタ

日本商船隊の船腹量は世界の約11%を占め世界第2位、日本の商船建造量は世界の約24%で世界第3位である。また、日本の船級協会である日本海事協会の入級船が世界2位。日本の人口が世界人口の2%弱であることを考えると、確かに確固たる海事立国である。

海事産業は様々な業種からなるので一喜一憂の必要はないが、評価の中には真摯に受け止めるべき指摘も少なくない。

シンガポールの評価が高いのは、もちろん、海上交通の要衝という抜群の立地のメリットを生かして、トランシップハブとしての戦略的な港湾づくりを長年にわたって強力に推し進めたからであろう。日本も抜本的な立て直しの時期に来ているのか

(池田良穂)