

令和3年度海事振興連盟決議

四面を海に囲まれた海洋国家である我が国にとって、海運・造船・港運・倉庫等の海事産業は、国民生活や経済活動、安全保障を支える上で極めて重要な役割を担っている。我が国貿易量の99.6%を担い、国内産業基礎物資輸送の約8割を担う海上輸送の安定的な確保は、社会経済に必要な不可欠なインフラであり、今般のコロナ禍にあっても、我が国の国民生活や経済活動の維持のため、感染拡大防止を図りながら、その継続に全力で取り組んでいる。

しかしながら、我が国海事産業は、激化する国際競争や新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、かつてない危機的状況に直面している。造船業・舶用工業においては、引き続き中国・韓国に代表される諸外国との熾烈な国際競争に晒されており、一部手持ち工事量の増加基調は見られるものの、鋼材価格の急上昇という新たな懸念材料が生じている。外航海運業においては、一部の運賃市況が回復しているものの、海運市況は経済情勢の影響を受けやすく、引き続き注視する必要がある。内航海運業（旅客・貨物）においては、長引く新型コロナウイルス感染症の拡大の影響による旅客輸送や貨物輸送等の減少等、極めて厳しい経営環境に置かれている。

このような中、本年5月に「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律（海事産業強化法）」が成立し、8月に一部施行されたところである。海事産業がコロナ禍の苦境を脱し、将来の展望を描けるよう、本法律が十分に活用されるよう全力で取り組んでいく必要がある。

さらに、我が国海事産業は、カーボンニュートラルの世界的潮流をむしろ好機と捉えて、世界最先端の技術的優位性を確立するとともに、生産性の更なる向上を図り、国際競争に打ち勝つ競争力を確保するための適切かつ具体的な施策を講じていく必要がある。

また、日本経済・地域経済において重要な役割を担う海事産業に対する認識向上のため海事広報の重要性は高まっており、海事教育の推進に全力で取り組むとともに、海の日を7月20日に戻し、海洋国家日本の礎の日とするよう全力で取り組む必要がある。

今後とも当連盟は、政府、業界が一丸となって、具体的成果を着実に積み重ね、もって海事産業の発展に貢献していく。

そのため、当連盟は下記項目の実現に全力で取り組む。

記

- 1 我が国造船業が国際市場で生き残るためには、資本・業務提携等の企業間の連携・再編等を進める必要がある。これに必要な資金確保を図るため、海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画・特定船舶導入計画に基づくツーステップローンによる長期・低利融資等の円滑な実施等を支援する。
- 2 我が国国内の基幹的輸送モードである内航海運の活性化を図り、今後も荷主のニーズに応え、安全かつ安定的に輸送サービスを提供し続けるため、市場環境の整備や生産性向上を目指し、改正内航海運業法の施行による荷主等との取引環境の改善等により適正な運賃・用船料が収受でき、持続可能な事業運営を実現できる環境整備を図る施策を講じる。
- 3 船員の高齢化や後継者不足が深刻となっている中、海運・水産産業を担う後継者の確保・育成は急務である。将来にわたり物資や旅客の海上輸送および水産資源の安定的な供給体制を確保すべく、国の各種計画や基本方針に明記されている船員の確保・育成を具現化するため、船員職業を志望する人材が希望の職場で就労し活躍していくための雇用促進をはじめ、海技教育機構をはじめとする船員養成教育機関の維持・定員拡大、「船員の働き方改革」の推進を通じたより魅力ある職場環境の整備、若者が船や船員に魅力を抱き、船員職業に魅力を感じるような広報活動等の諸施策を立案し実施する。
- 4 造船業は一般産業と異なり、経済サイクルとの遅効性があることから、新型コロナウイルス感染症

の影響が続く間は、業況を睨みつつ、造船業の経営を下支えする雇用調整助成金の特例措置の継続等の実現に取り組む。

- 5 新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、世界各国で国民生活の自粛、経済活動の制限などを余儀なくされ、海運・水産産業も多大な影響を受けている。当該感染症により、国際航海に従事する船舶では、各国の入国規制や移動制限により船員交代に支障が生じ、長期乗船を余儀なくされていることから、その問題解決に向けた対応を図る。
- 6 新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用客数の激減に伴い経営が悪化している旅客船事業者に対し、雇用調整助成金の特例措置の大幅延長をはじめ、資金繰り支援の拡充等経営持続への支援、港湾施設使用料の免除、公租・公課等各種固定費の軽減への支援、航路の運航維持のための財政的支援、感染防止対策のための設備の導入、ポストコロナ対策としても重要なDX化等の実現に必要な洋上通信環境の整備等に対する支援、船員に対するワクチン接種等の環境整備、及び安全を確保した上での旅客船需要喚起のための設備導入や旅行需要回復等の支援を行う。
- 7 生活に欠かせない物資輸送や地域住民の移動を担い、さらには大規模自然災害時の緊急輸送として不可欠なフェリー・旅客船航路の維持・存続に向け、実効性のある支援策の実施が必要である。特に離島航路は、過疎化・高齢化、さらに今般の新型コロナウイルス感染症による輸送人員の減少等によりその経営は極めて厳しい状況下にあることから、十分な国の予算措置及びこれに関連する地方財源の確保を図り、安定した離島航路の維持を図る。また、特定有人国境離島法に基づく支援についてはさらなる充実を行う。
- 8 新型コロナウイルス感染症拡大の影響による輸送需要の減少により、大変厳しい状況におかれている内航海運事業者に対し、雇用調整助成金の特例措置等の事業継続への支援及び港湾使用料、公租公課等各種固定費の軽減への支援を講じるとともに、エッセンシャルワーカーたる船員が新型コロナウイルス感染症に罹患しないようワクチン接種等の感染防止対策を講じる。
- 9 将来の国際競争力確保のため、GHG 排出低減技術・自動運航技術等の研究開発支援、生産性向上に係るデジタル化やサプライチェーン横断的な効率化支援を行う。
- 10 カーボンニュートラル社会の実現に向けて、LNG 燃料船の燃料タンクの国産化をはじめ、革新的省エネ船等の導入促進、AIなどの最先端技術を活用した先進船舶、ヒューマンエラーの低減や船員の労働軽減等を実現する近代化した内航船の開発、環境性能に優れた高性能・高品質な船舶の発注を促進するための船主の信用力を補完する政府系金融機関による出融資や海運税制の拡充・恒久化等、これらに係る制度、資金の確保に取り組む。
- 11 世界的な脱炭素化を実現するためには、再生可能エネルギーの普及がカギとなる。造船業には浮体技術を用いた洋上風力発電事業が期待されているものの、国内産業としては十分に育成されておらず、事業化促進に向けた支援に取り組むとともに、海底鉱物資源開発等への各種支援にも取り組む。
- 12 我が国周辺海域の安全保障に寄与する官公庁船の建造促進は、仕事量を創出する面からも極めて重要である。艦艇・巡視船艇の建造・修理基盤の維持のための建造予算確保等の支援に取り組む
- 13 安定経営に必要な手持ち工事量から大幅に落ち込んでいるため、内航船代替建造促進、LNG 燃料船をはじめとした環境負荷低減船の建造促進、ODA を含む巡視船等官公庁船の建造促進に係る予算及び官公庁船の修繕予算の確保、並びに、洋上風力発電の促進等による新たな造船市場の創出等による需要喚起策の推進を求める。

- 14 わが国の経済活動と国民生活を支える日本商船隊の国際競争力を強化するために、令和3年度末で期限を迎える「国際船舶に係る登録免許税の特例措置の延長」が実現するよう全力で取り組む。
- 15 港湾は、海・陸の物流システムが交差する産業活動の拠点として極めて重要な社会基盤であり、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図るためにも、国際コンテナ戦略港湾政策である「集貨」、「創貨」、「競争力強化」をより一層推進することにより、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援する AI ターミナル」や港湾物流手続き等を電子化するプラットフォームである「サイバーポート」の実現のための財政面・税制面の支援策を推進する。また、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて、カーボンニュートラルポート（CNP）を形成し、脱炭素社会の実現に貢献するための財政面・税制面の支援策を推進する。
- 16 倉庫業は、国民生活に必要な不可欠な物資の保管・需給調整・流通加工などを行うとともに、コロナ禍などの非常時においても円滑な支援物資物流を実現することにより、国民生活や経済活動に重要な役割を果たしており、公益性の極めて高い産業であることから、災害に強く、物流の生産性向上に資する物流施設に係る特別措置（倉庫用建物等の割増償却、固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例）の延長を図る。
- 17 物流の構造改革や生産性向上に向けた取り組みを加速度的に促進するため、物流 DX に向けた予算を確保する。また、環境問題に取り組むため、倉庫及び運搬器具の省エネ化など環境関連の予算を確保する。
- 18 船員は、家族や陸上社会と離れ、職住一体となった特殊な労働環境下にあり、行政サービスの受益が一定程度制限されていることから、引き続き船員に対する住民税減免措置の拡大に向けた取り組みとともに、船員職業の重要性に関する認識度と船員ステータスの向上、船員後継者の確保などを図る観点から、船員に対する政策減税（所得税減免）の実現に向けた取り組みを推進する。
- 19 造船業を支える優秀な人材を確保するためには、産学官が協力して人材を育てる教育機関の整備が必要である。工業高校や大学での造船教育の充実や、デジタル化・AI 人材育成等に向けた研修カリキュラムの開発等の造船業に係る専門的な造船教育の強化を行うとともに、外国人材については、外国人技能実習制度の維持と適切な運用を含め、外国人材活用の円滑な推進を図り、外国人材との共生を意識した社会の実現を目指す。
- 20 造船業は、これまでの商慣習で見られないような鋼材の急激な価格上昇や、今後の鋼材の品不足への不安があるため、鋼材の安定供給確保と価格の安定を図るための支援に取り組む。
- 21 高齢化の進む内航船員の安定的確保など経営基盤強化のための諸施策を推進するとともに、我が国の安全保障及び国内海上貨物の安定輸送のために不可欠なカボタージュ制度を堅持する。
- 22 内航海運における安定的輸送の確保に加え生産性向上や環境対策等の観点から、良質で先進的な新造船建造のための経済的支援と技術的支援があわせて受けられる鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度について、船主要望に対応した見直し等支援の拡充を図り、高齢化が著しい内航船舶の代替建造の促進等を図る。
- 23 海運業界にとって、老齢船の解撤を円滑に実施しえる十分な解撤キャパシティの確保は重要な課題である。さらに、労働者の安全および環境汚染防止に配慮した解撤が国際的に求められており、その基準であるシップ・リサイクル条約（香港条約）の要件に適合するよう、ODA 事業をは

じめとした解撤ヤードの改善支援を行う日本政府の対応を支持する。加えて、わが国がリーダーシップを発揮し、同条約が早期に発効するよう世界諸国に働きかけることを求める。

- 24 平成 8 年に実現した海の日国民の祝日化は、海事関係者が 1,000 万人を超える署名を集め、当連盟所属の国会議員の働きにより、2,000 を超える地方議会の支持決議を得て実現したものである。祝日である海の日を 7 月 20 日に戻し、“海洋国家日本”の礎の日とするよう全力で取り組む。
- 25 海事産業が持続的に成長していくため、海洋プラスチックごみ等の海ごみ問題など海に関わる環境課題を克服するための施策の推進を求める。
- 26 国連気候変動枠組条約（UNFCCC）締約国会議（COP）において合意されている途上国支援のための資金拠出（年間 1000 億ドル）については、国際海運に対して多額の拠出（長期資金総額の 10～15%に当たる 100 億～150 億米ドル）を求めようとする動きがある。国際海運に対して過大な負担が課されれば、世界の海上貿易量の約 10%を占めるわが国の経済全体に影響が及ぶことが懸念されることから、不合理な負担が課せられることのないよう適切に対応する。
- 27 ソマリア沖・アデン湾での海賊略奪行為は、自衛隊や各国海軍等による海賊対処行動などにより以前に比べれば沈静化しているものの、依然として予断を許さない状況が続いている。また、西アフリカのギニア湾周辺海域や東南アジア海域でも海賊事案などが発生し、航行船舶の脅威となっている。日本商船隊の船員と船舶の安全運航を確保するため、海賊略奪行為の防止・根絶に向けた取り組みの継続を求める。さらに、近年、武装強盗・誘拐事例などが増加している東南アジア海域、インド太平洋沿岸域での海賊対策として、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）の強化を図る。
- 28 ホルムズ海峡は、日本が輸入する原油の約 8 割、天然ガスの約 2 割を運ぶ多くの船舶が通航する要衝であるが、航行船舶に対する事案も発生しており、当該海域をはじめ中東情勢は未だ不安定であるといえる。この状況に鑑み、2020 年 1 月より中東海域における船舶航行の安全確保を目的とした情報収集活動を行う自衛隊のアセットが派遣されており、官民連携のもと船員と船舶の適切な安全措置を講じるべく、引き続き情報交換を行う。
- 29 高速道路料金の無料化や料金の引下げなどが新たに導入された場合、我が国のフェリー事業は大打撃を受けることとなるため、これまで同様、断固反対するとともに、特定の輸送サービスの基盤を損なわず、陸海空でバランスの取れた公正妥当な料金政策とすることを求める。
- 30 海洋国家である日本の未来を担う子供たちに対し、海事産業が、日本経済・地域経済で重要な役割を担っていることの理解や関心を深めるため、ウィズコロナの状況でもオンラインの活用を図りつつ、学校教育において、海事産業が積極的に取り上げられるよう取り組む。
- 31 海を教育の場として少年少女の健全育成を目指して活動している海洋少年団の強化・活性化等に取り組む。

以上
令和 3 年 1 月 16 日
海 事 振 興 連 盟