



海事振興連盟

下関タウンミーティング

日時：平成24年2月25日(土)
場所：下関グランドホテル

■開会

事務局(植村) それでは、時間になりましたので、「海事振興連盟 下関タウンミーティング」を開催いたします。

最初に、本日の主催者であります参加国会議員の方々を御紹介申し上げます。

まず、海事振興連盟会長・衆議院副議長であります、衆議院議員・衛藤征士郎先生。当下関御出身で当連盟副会長・文部科学大臣をされておりました、衆議院議員・高木義明先生。本日の座長をしていただきます、衆議院議員・古賀敬章先生。文部科学大臣政務官をされております、衆議院議員・城井崇先生。新しく当連盟に御入会いただきました、衆議院議員・中屋大介先生。本日は四国から馳せ参じていただきました、参議院議員・山本博司先生。(拍手)

代理出席の方々を御紹介いたします。衆議院議員・安倍晋三先生の秘書の配川博之様。衆議院議員・山本幸三先生の秘書の花田尚彦様。参議院議員・林芳正先生の秘書の篠崎圭二様。参議院議員・岸仲夫先生の秘書の小野哲也様。(拍手)

■主催者あいさつ

事務局（植村） それでは、主催者を代表いたしまして、衛藤征士郎会長よりごあいさつ申し上げます。

衛藤会長 皆さん、おはようございます。下関タウンミーティングに御参加いただきました皆様方に心から敬意を表し、感謝御礼を申し上げます。特に中尾下関市長、また桃田三菱重工所長初め、地元の皆さんには特段のお世話をいただきました。厚く感謝御礼を申し上げます。また、御出席の各団体の皆さんには極めて御繁忙の折、万障お差し繰りいただ



きタウンミーティングに御参加をいただき、まことにありがとうございます。

また、国会議員の皆さん、秘書の皆さん、御苦労さまです。

私ども海事振興連盟は、我が国のいわゆる大動脈を形成しているところの海運、造船、また、倉庫等々、海事産業の振興に力を尽くしている連盟でございます。この分野は言うまでもなく、最も成長が約束されている、成長戦略のトップを行く地位にあるわけでして、後は私どもの努力にかかっていると思っております。

私ども、国づくりにありましては、国際軸、国家軸、地方軸、そして大事な国民生活軸というものをしっかり踏まえながら国づくりが行われているわけですが、とりわけ海事産業におきましては、このバランスが極めて大事でありまして、どの1つが欠けてもうまくいかないわけですが、そういう意味で、今日の下関タウンミーティング、それぞれの立場からそれぞれの主張をしていただき、それを私ども国政に反映していく、こういう使命感を持って臨んでいるところであります。

御案内のとおり、例えば海運におきまして

も、マーケットはまさに世界、シングルマーケットであります。ここにおける国際競争力というものは非常に問われているところでありまして、激しい国際競争の中にありまして、生き残るだけではなく、たくましく成長する海運、こういった分野を我々はつくり上げていかなければなりません。そのときに、当然、いわゆる財政支援とか、あるいは税制の支援とか、大きく言えば金融政策のそういう支援が必要になるわけですが、そんなところをしっかりと見据えながら取り組んでいるつもりであります。今日のタウンミーティングを契機に、それぞれの団体の皆様から忌憚らない御意見をいただいて、これを国政に反映していく。こういったことにつきまして、それぞれ法律も必要ですが、我々としては、あえて言えば、必要であれば議員立法というものも視野にして、やるべきことはやらなければいけないと思っております。各法のみを頼りにしながら進むのでは、どうも世界の競争の中に取り残されてしまうのではないかという懸念さえ持っておりますので、今日は皆さん方の率直な意見を承り、それをしっかりと国政に反映していく。これだけを申し上げます。

そして、今日は市長や議長、議会の皆さんもおいでですが、こういったタウンミーティング、ややもすると国会議員と各団体の会に終わるということになりかねないのですが、県議会とか、あるいは市議会、地方の市町村議会との連携が非常に大事だと思います。そんなこともしつかりと見据えながら頑張っていかなければならないと思っています。

今日は本当にお忙しいところ、ありがとうございます。有意義な会になることを期待しております。ごあいさついたします。

(拍手)

事務局（植村） それでは、これからの進行につきましては、衆議院議員・古賀敬章先生にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

古賀座長 これからの議事進行を務めさせていただきます、古賀敬章でございます。本日の海事振興連盟の下関タウンミーティングに、かくもたくさんの方々に御出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

本日は、下関・北九州を中心とした経済と地域における造船業の役割、海事産業の発展を主なテーマに議論を進めさせていただきたいと思っております。



本日議論する内容につきまして、皆様に御忌憚のない御意見をお伺いし、海事振興連盟として一定の方向性を見出したいと考えております。本日は、あらかじめ御発言を希望されてます方々に順次発言をしていただき、そしてその後、自由に皆様方の御意見などをちょうだいしたいと存じます。

最初に、来賓の下関市長の中尾友昭様より、ごあいさつをかねて、下関の現状と課題及び御要望を頂戴したいと思っております。よろしくお願い申し上げます。

■ 下関市長ご挨拶

中尾下関市長 皆様おはようございます。御紹介いただきました下関市長の中尾でございます。本日は、海峡と歴史の町・下関におきまして、この海事振興連盟のタウンミーティングを開催していただき、感謝申し上げますとともに、御出席の皆様のお越しを心から歓迎申し上げます。

本日のテーマは、本市の重要な産業であります造船、海事産業に関する内容であり、皆様の貴重な御意見を今後の市政運営の参考にさせていただきたいと考えております。

さて、この場をおかりしまして、本市の造船業について紹介させていただきますと、明治時代後半から大正時代にかけて、三菱合資会社彦島造船所などが誕生しました。これまで約100年間の歴史がございます。

現在、造船業クラスターとしては、約300の会社及び事業所、従業員数約4600人が携わっておりまして、従業員の家族を含めると1万人を超える人たちが造船業とかわりを持っております。そして、シップ・オブ・ザ・イヤーを受賞するなど、



高付加価値船や特徴ある船種を生み出しているところでございます。

また、関門海峡という国際航路に面しているため、船の集積地としては全国トップクラスの規模を誇り、さらには工業高校を初めとする新たな人材の供給源も有するなど、多くの優位性を持っているところでございます。

しかし一方で、設備の陳腐化や従業員年齢構成の隔たり、地元海運、水産業の規模縮小の影響を受けるとともに、船舶需給のギャップ拡大や、韓国、中国の技術レベルの向上、急激な円高リスク、内航船の大型化、内航海運業者の経常悪化など、脅威にさらされているところであります。

今後は、環境、省エネの推進、フェリーのリブレイス需要、内航船代替建造促進等が図られれば展望が開けると考えております。そして、将来像としては、引き続き新造船では高付加価値で特徴のある下関ブランドともいえる船の建造、修繕を手がける造船所では、下関に持ち込めば安心だとお客様に言っているだけの取り組みが必要です。

次に、本市の港湾について申し上げます。

下関は、朝鮮通信史を迎える本土最初の玄関港として、また北前船の寄港地となるなど、古くから港を中心に発展を遂げてまいりました。1970年には、韓国航路が我が国初の国際定期航路として開設され、1980年には中国・青島とのフェリー航路も開設されました。現在では、中国・蘇州（太倉）航路など、あわせて下関港からは4航路、週14便という我が国最大の国際フェリー基地となり、昨年は20万人の乗客に御利用いただきました。

貨物面では、これら国際フェリー航路のほかに、韓国主要航路と下関を結ぶ週4便のコンテナ航路を含め、年中無休、即日通関という、他港にまねのできない検査体制が整っておりまして、航空輸送に匹敵するスピーディな輸送、スピーディな検査体制により、我



が港湾のキャッチフレーズは、「海よりも速く、空よりも安く」です。

現在、さらなる利便性向上のため、CIQ関係官庁に対しまして、人員増をお願いするとともに、特に税関検査におきましては、いわゆる24時間ルールに対する緩和措置等の配慮をお願いしております。また、外国人観光

客の増大を図るために、入国審査開始時間の繰り上げ、出国審査開始時間の繰り下げ等の要望活動を継続して行っております。

ところで、下関港は昨年、日本海側の拠点港湾に選定していただきました。現在、日本海側の沖合人工島、長州出島の整備を鋭意進めているところでございます。国土交通省初め、関係機関には、この場をおかりしまして厚く御礼を申し上げます。

この長州出島は、船社にとって制約の多い関門海峡の外に物流拠点を移設することによりまして、コストダウンが期待できる上に、大陸へのアクセスも約1時間以上短縮できることから、下関港の将来の鍵を握る施設として大きく期待されております。2009年春には一部供用を開始し、不定期船等の寄港、また上屋の稼働が始まっているところでございます。

最後に、下関の水産業について申し上げます。フグといえば下関、下関といえばフグという言葉のとおり、日本一のフグの町として全国的な知名度を誇っております。同時に本市は、近代捕鯨の発祥の地でもありまして、現在も調査捕鯨船団の出港式を開催し、昨年は下関市の動物をクジラに選定するなど、日

本一のクジラの町を目指しております。他にも、フグ、ウニ、クジラ、アンコウ、イカと、5大ブランドがございます。

以上のように、下関市は海に育まれ、海とともに成長してきた都市でございます。海事産業は本市の根幹をなすものと考えております。

現在、国におかれましては、災害時の多目的船の実現について検討が進められていると伺っておりますが、私ども下関市としまして、三方を海に開かれ、日本海側、太平洋側への対応のみならず、九州や東南アジアに対応が可能な位置にあること、また、自然災害や電力面でのリスクが少ないこと、さらに、先ほど申し上げましたように、充実した港湾、造船機能と、陸、海、空に迅速に対応できる物流機能を有するなど、特徴を生かして何らかの貢献ができないものかと、多大な関心を寄せているところでございます。この点につきましても、皆様方の御支援、衷心よりお願い申し上げます。

結びに当たりまして、本日のタウンミーティングの成功と皆様方のますますの御健勝を祈念申し上げます、あいさつとさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。(拍手)

■海事業界及び教育関係者よりのご発言

古賀座長 続きまして、海事業界の皆様より、事務局の紹介順に、お話をお願いいたします。

事務局(植村) 御紹介申し上げます。まず最初に、三菱重工業株式会社執行役員船舶・海洋事業本部副本部長兼下関造船所長の植田剛様でございます。

植田三菱重工業株式会社下関造船所長 ただいま御紹介いただきました三菱重工業下関造船所の植田でございます。本日は、海事振興連盟主催の第11回タウンミーティングを下関で開催されました、このような発言の機会をいただきましたことを厚く御礼申し上げます。

また、海事振興連盟の先生方並びに国土交通省を初め御関係の皆様方には、常日ごろより造船海事産業振興について、御理解、御支援をいただいておりますこと、この場をかりて厚く御礼申し上げます。

本日は、最初に下関の造船業の現況について御説明させていただきました、その次に造船業の抱える問題と課題という内容について発言させていただきます。



先ほど市長からもお話がございましたけれども、下関は関門海峡に面しまして、古くから海上交通の要衝として栄えておりました。

戦前は、大陸への玄関口として賑わっておりましたし、現在も韓国、中国へフェリーの定期航路が就航しております。また、水産業の基地として栄え、漁船や捕鯨船の建造、修理を中心として造船業も発展してきたという歴史がございます。

先ほど御紹介がありましたけれども、下関は、2008年度の船舶製造・修理業の事業所は14事業所ございます。従業員数が約1400人、造船関係の製品出荷額は730億円となっております。また、造船に

関連した協力会社、船用製品の製造販売にかかわる人も含めると、造船にかかわる従業員は推定で約4600人、その御家族も含めると、下関地区で1万人を超える人たちが造船業とかかわりを持つていることになります。

このように下関の地域経済に大きなウェイトを占め、また雇用の面で大きな役割を担っている造船業でございますけれども、過去の造船不況の荒波の中で、撤退、縮小を繰り返してきておりまして、1980年の状況と比較しましても、事業者数、従業員数とも、現在は約3分の1の水準に落ち込んでいるのが現状でございます。

また、下関の造船所の特徴といたしましては、大型船の建造を手がけているのは私どもと旭洋造船の2社でございますが、それぞれ全長で200メートルと150メートルクラスの設定であるために、中大型特殊船の建造、その修繕と、あとは内航船の依存度が高いという特徴がございます。

次に、造船業の抱える課題と問題について御説明させていただきます。

問題の第1は、造船需要の減退です。リーマンショック以前の実需を超える大量発注の

反動及び世界経済の低迷で需要が落ち込む一方、韓国・中国の積極投資による造船能力増大により、世界的に需給バランスの乖離が進んでおりまして、そのギャップは2〜3倍あると言われております。

また、長引く海運不況により、海運事業者の業績悪化、それに伴う新造計画の延期、さらには内航船市場では震災影響も加わり、需要が大きく落ち込み、需給ギャップの解消についての展望が見えておりません。

第2の問題は船価の低迷でございます。世界的な需要の落ち込み、需給ギャップにより、船価も低迷を続けており、依然として回復の兆しは見えておりません。また、現在の歴史的円高と韓国のウォン安の影響で日本の造船業は急速に国際競争力を失ってきております。ドル換算で見ますと、日本は韓国に対して、為替だけで約25%の大きなハンディを船価レベルで負っていることになります。加えて円高による輸出低迷により、造船各社とも内航船市場に注力し、数少ない案件において過当競争が引き起こされ、船価の低迷に拍車をかけております。

また、皆さんよく御承知のとおり、この円高は造船業だけではなく、日本の製造業全体

の問題であり、昨年来、下関近郊の輸出関連企業で、工場閉鎖、事業撤退を決めた事業所が数多くございます。日本の製造業は、事業をやめるか、海外に工場を移転するかを選択に迫られております。この円高は、企業努力の範疇を超えており、待ったなしに対処していただきたい喫緊の問題でございます。

次に課題でございます。これは私も三菱重工業下関造船所の立場からお話しをさせていただきたいと思えます。まず、簡単に下関造船所の概況について御紹介させていただきます。私どもは1914年に下関の彦島地区で操業を始め、まもなく100周年を迎えることとなります。フェリー、RORO貨物船などの内航船と海洋調査船、それからケープル敷設船などの特殊船、そして防衛省や海上保安庁の関係の新造船、修繕船をメインとする造船所です。特に国内向けの高付加価値船を得意としております。

造船関係の従業員数は約600人で、協力会社を含めると約1000人が造船に携わっていることとなります。

課題につきましては、需要の減少、船価の低迷、競争激化の逆境の中で、いかに受注を確保し、雇用を維持していくかに尽きると言

えます。受注確保のためにはお客様のニーズ、時代のニーズにお応えできる船を開発し、高品質で建造できる造船所になることです。お客様の一番のニーズは、燃料消費の少ない船で運航コストを下げることであり、またこれは、環境対策の面から時代のニーズにも応えるものです。



私どもは、以前より省エネ船が生き残りの鍵として、船形や新しい推進システム、省エネ設備の開発に取り組んできており、実績も上がってきております。ただ、開発や新しい設備には費用もかかり、これが採用のネックともなります。従来から、例えばJRTやSIIなど、国土交通省を初め国で地方自治体からの支援促進をいただいておりますが、今後ともさらに一層の拡充と利用しやすい制度の創設をお願い申し上げたいと思えます。

次に、世界水準の高性能船を建造できる体制を整え維持していくことです。海洋資源の確保や生態系の維持、地震予知のための海洋観測など、海洋国家日本にとって海洋の分野へのニーズは今後さらに広がっていくものと思えます。これに応えるためには常に最先端の技術、情報を習得し、維持していかなければなりません。

先月、経済産業省の関係機関でありますJOMECへ海洋資源調査船を引き渡しさせていただきましたが、今後ともこのような船の建造も含め、海洋分野への積極的な予算確保についてお願い申し上げます。

また、シーレーン確保や海洋権益を守る面から、防衛省や海上保安庁の果たす役割の重

要性は申し上げるまでもございません。造船所としては、今後ともこのような高性能船を建造できる体制を維持していくために、継続的な発注がなされることをお願い申し上げます。

最後に、雇用の維持、確保、人材育成の課題についてです。先ほども申し上げましたとおり、造船業は協力会社、その関連産業を含めると、実にすそ野の広い産業であり、雇用の面からも地域経済で大きな位置を占めております。また、技術の伝承の面からも、バランスのとれた人員構成が必要です。一度失われてしまった技術やノウハウは取り返しのつかないものであり、現在の厳しい経済環境の中、海事振興連盟の先生方を初め御関係の皆様には、ぜひとも引き続き積極的な御理解、御支援を賜りたくお願い申し上げます。

終わりに、本日のタウンミーティングの開催について重ねてお礼を申し上げますとともに、海事振興連盟の先生方を含めまして、本日御出席の皆様のみますの御活躍をお祈り申し上げます。私のお話を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

(拍手)

事務局（植村） 続きまして、日本造船工業

会専務理事の木内大助様、よろしくお願いいたします。

木内日本造船工業会専務理事 日本造船工業

会の木内でございます。本日はこのような機会を与えていただきまして、本当にありがとうございます。

私ども「海事立国日本の再生に向けて」という要望を出してございますが、要点のみ御説明させていただきます。

先ほど下関の所長様からお話ございましたように、世界の造船業は極めて需給の不均衡というところで、厳しい競争を強いられております。今、世界の造船のおよそ半分の造船能力が過剰と言われておりますので、普通にいきますと半分の造船所が淘汰されるということでございます。我々日本の造船業はどうしてもその中で生き延びていくということで、必死で努力しているところでございます。

そうした中で、我々業界でどうしてもできないことを要望という形で示させていただいておりますが、その中で一番大きなものが円高という問題でございます。造船業は船用工業あるいは下請け産業を含め、非常にすそ野の広い産業でございます。そして、幸か不幸か、基本的に海外にシフトすることが不可能



でございますので、国内でとにかく生きていかなければいけないということでございます。そうした中で、今の円高で、およそ韓国と日本を比べても3割とか4割、為替だけで競争力の差がついておりますので、何としてもこの行き過ぎた円高の是正ということに、特に一段の金融緩和政策とか、そういうことを強力に押し進めていただきたい、ぜひお願いしたいというのが1点目でございます。

2点目に、造船産業の基盤整備についての御支援をお願いしたいということで、その中で、武器輸出三原則の緩和を実効あるものにしていただきたいということで要望しておりますので、御説明させていただきます。

我々造船業界は、防衛省や海上保安庁その他に對し、必要な船舶、技術を提供し、日本の国益に貢献しているということで、我々造船業界もそれを非常に誇りに思っているところでございます。ただ最近、予算が非常に縮減されておりまして、造船業として、防衛産業とか、そうしたものを維持していく上で非常に困難な状況がございます。非常に特殊な技術とか、人員を抱えておりますので、それを維持していくことが非常に困難でございます。基本的には民間企業でございますので、従来は商船でその分力バーしてきたという経緯もございますけれども、先ほどのお話、いろいろとございますように、非常に厳しい状況がございます。そうした中で、艦艇、官公庁船、そうしたものを維持するだけの余力がなくなっているというのが実態でございます。

そういう中で、先日も官房長官声明で武器輸出三原則の緩和に関する基準が出されておりますけれども、我々は基本的に日本の防衛とか、そうしたものに對する技術というのは日本の国益のためにお役立てたいということでございまして、決して輸出産業として柱にしたいという思いではございません。あくまで基盤の維持を図っていくことが原則でござ

います。ただ、そのためにどのようにしたらいいのかがガイドラインを国としてきちんと作っていただかないと、むやみに我々が取り組んでいくことは現実的に不可能でし、我々そういうことをするつもりもないということでございます。早急にそうした原則、あるいはガイドライン、そうしたものの整備をぜひお願いしたいと思っております。

もう1つございますけれども、時間の関係もありますので、円高と武器輸出三原則に對するガイドラインの策定を是非とも日本政府としてお願いしたいと思います。特にこういう問題、先生方の御尽力をぜひお願いしたいと思っております。ありがとうございます。

(拍手)

事務局(植村) 続きまして、旭洋造船株式会社代表取締役社長、越智勝彦様、よろしく願います。

越智旭洋造船株式会社代表取締役社長 旭洋造船の越智でございます。 私ども旭洋造船は下関市内に本社と工場を持つ造船所でありまして、全長が150メートル、幅が23メートルを最大船形といたします、いわゆる積み込み数で申しますと約2万トン弱の船舶を年間5ないし6隻建造しております。

建造しております船の種類としましては、自動車運搬船、コンテナ船、冷凍船、ROR O船と多岐にわたり、かつヨーロッパなどの海外船社向けに比較的高付加価値な船舶の建造をいたしております。私どもは同規模の他造船所があまり手を出したがないような、いわゆる設計、建造が難解な船形に積極的に取り組む社風がございまして、そのチャレンジ精神が実を結び、一昨年、日産専用船に建造しました風圧を低減する球状の船形で燃費の向上を目指すという自動車運搬船に對しまして、シップ・オブ・ザ・イヤー2010の大賞をいただくことができました。今後も省エネを強く意識した中小型の船舶を開発、建



造していく所存でございます。

一方で、関門海峡の瀬戸内海側の入り口に位置するという地の利を生かしまして、船舶の修繕事業も行っております。入居修理工事、出張修理工事など、毎年200隻近い船舶の修理工事を受注しております。地元山口県や九州地区の海運会社、または保安庁より温かい御支持をいただいております。

さて、問題点等でございます。円高の問題は今まで木内さんを含めていろいろ言われておりますけれども、我が国の基本産業である輸出関連の企業には、現在の為替相場は非常に大きいダメージがあります。日本国内における若い世代の雇用機会の維持という点も含めまして、どうか政府には、韓国、中国のような政府が果敢に市場にコミットする、市場に対して明確なメッセージを出していただきたいと思っております。

さらに私ども造船業界は、御存じのとおり、海運会社の投資環境がよくなり、船舶の御発注をいただかなければ存続し得ない構造になっております。そのためには、先に申しました為替環境が適正な水準になり、海運業界が国際的に競争力を持っていたくことが大切であります。さらに持続的発展という

観点から、そのための政策としまして、市況に大きく左右されずに国内の金融機関が円滑かつ安定的に船舶の建造資金の融資ができるような金融支援政策を作ってくださいますようお願いしたいと思います。

さて、これからは造船所個別のお願いでございます。工場立地の問題です。海岸線に工場を持たなければならぬ造船業の宿命ではありますが、新しい工場を建設するにも土地に余裕がなく、加えて工場立地法などの法令に縛られるために、埋め立て以外には建設用地の確保ができないという現状問題があります。また、数十年の操業の間に、造船所周辺の海域の海底の土砂の堆積が進んでおりまして、当初の想定よりも水深が浅くなつてきて、浚渫をしなければ船の底が海底に当たると抱えております。これまでも下関市の方にも何度となくお願いをしてきておりますが、いまだこれは未解決な問題でございます。これはなかなか独立系の中小造船所単独では解決が不可能な問題です。今治市の例もありますように、工場立地法のさらなる緩和策をお願いするとともに、公有海面での埋め立てと浚渫に関する問題につきまして、時間や費

用において中小造船会社に負担の少ない施策を全国均等につくっていただくためにも、地方自治体単位ではなく、ぜひとも国の直轄事業として取り上げていただけますようお願い申し上げます。

最後に、旭洋造船は、昭和60年、平成11年、平成16年、18年と、4度の台風襲来時の高潮によりまして甚大な被害を受けております。地球環境の変化ででしょうか、台風の規模も年々大きくなっているようでございまして、被災間隔も短くなっております。毎年台風シーズンになりますと、建造中や修理中の船舶の保全や工場の防災対策に頭を悩ませておりますが、ただいま国の事業として、長府・壇ノ浦地区から山陽地区までの約18キロにわたって高潮対策事業を進めていただいておりますけれども、海岸線で作業を行っております弊社地区をどうか早く優先して、早急に事業を進めていただきますようお願いいたします。

旭洋造船は独立系の中小造船会社ではありますが、創立70周年を迎えることができまして、事業所内におきましては、従業員と協力的会社とあわせて500余名の者が船舶の建造と修繕に従事しております。厳しい環境が続

きますけれども、私どもとしましては、これから未来志向を持ちながら、この国、この地、下関で雇用を守りつつ、何とか頑張っていると考えております。つきましては連盟の皆様方には、引き続き中小造船会社に対して、温かい御支援、サポートをいただきますよう、何とぞお願い申し上げます。どうもありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） 続きまして、関門地区海運組合理事長の青山正裕様、よろしくお願いいたします。

青山関門地区海運組合理事長 関門地区海運組合理事長の青山でございます。平素は内航海運業への御支援、御協力をいただきまして、まことにありがとうございます。本日もこのような場で発言を許していただきまして、大変感謝しております。

昨年は、東日本大震災、福島原発事故などの未曾有の大災害に見舞われましたけれども、震災以降、日本国籍船、日本人船員によって運航されます内航海運の輸送事業が復興支援に大きな役割を担っているかが社会的にも経済的にも再認識されたと考えております。

内航海運は、大震災で国内生産活動が大き

なダメージをこうむったことによりまして、輸送量が大幅にダウンしました。昨年末には何とか前年並みまで回復しましたけれども、リーマンショック前と比べますと依然として8割台半ばで推移している状況でございます。復旧需要と相まって、日本経済が何とか回復軌道に乗ってくれることを期待しているところでございます。

さて、内航海運の現況に御理解と御支援をいただいております先生方によりまして、平成24年度税制改正要望におきましては、中小企業投資促進税制に一定の期間延長が認められましたことに関しては、感謝を申し上げますと思います。一方、内航海運につきまして



は、石油石炭税の減免、船舶建造にかかわります特別償却の拡大、固定資産税の軽減など、先送りされました業界要望の税制改正には引き続き御尽力をお願いしたいと思います。

また、私たち内航海運は、船員の高齢化、それから船舶の老朽化という2つの高齢化問題を抱えております。安全安定輸送確保のためには、この2つの問題の解決が大変に重要であると考えております。そのためには当局の御指導をいただきながら、内航海運の構造改革を図り代替建造を促進していかなければならないと考えております。

平成28年度以降、内航事業者にとりましては、今までの既得権としての交付金制度や免除制度が廃止されます。その後、受益なき新ルールが適用されることになりまして、船舶のリースは遅々として進まないのではないかというような意見もございます。

御高承のとおり、内航海運業者の99・5%が中小零細企業でございます。そのうち7割が一杯船主という状況でございます。運賃、用船料の市況は40年前の水準を下回った大変に厳しい経営環境で推移しておりますことを改めて御理解いただきまして、現在協議されております内航海運暫定措置事業が、当

組合にとりましてもバランスのとれた運営になりますことを切に望んでいるところでございます。

一方で、若い世代に魅力のある職場環境の改善、あるいは構築にも取り組む必要があると考えております。船員需給についての国土交通省の試算によりますと、5年後には約2000人、10年後には約5000人が不足するといわれております。労務倒産などが起こらないよう、雇用促進助成金の拡充を含めまして、大胆な政策転換をお願いしたいと思っております。

若年船員についてさらに申し上げますと、当組合の一船社のアンケートではございますけれども、彼らの大方が、一生船に乗り続ける職業から、一定の乗船後その経験を生かして陸上で活躍する職業を求めています、私どもも彼らの価値観、生活観が大きくさま変わりしていると改めて思い知らされた次第でございます。従来からの対策の踏襲あるいは延長線上だけで考えるのではなく、業界では発想できない視点あるいは考え方も尊重すべきであると思っております。海技教育機関や海事クワスターなど外部にも積極的にアプローチをしながら、新しい時代の夢ある海

上勤務のビジョンを打ち出していく姿勢が大変に大切であると思っている次第でございます。

このほか、カボタージュ規制の問題でございますけれども、今回の福島原発事故に関連した外国船の入港忌避が象徴しますように、自国内の海上輸送は自国船と自国船員で運航完結するというルールは国際スタンダードでございます。まして、かつカボタージュ規制を堅持することは、国の産業政策、国民の生活・生命維持、そして安全保障の根幹にかかわる重要な問題であると思っております。本件も広く国民的な理解を深めていく努力が必要であると考えております。

ところで、北九州港及び下関港は、昨年11月に国の日本海側拠点港の、かつ総合的拠点港に選定されております。歴史的にも後背地にはさまざまな海事産業が集積しております。特に当地の造船業は卓越した技術を有していることから、これらを追い風としまして、環境に優しい近代化船の建造が推進されますことを期待しております。

また、アジア地域との貨物や人の交流の拡大に拍車がかかりまして、当地域の雇用創出に弾みがつくことも期待している次第でございます。



います。我々も最大限の努力をいたす所存でございますけれども、諸先生方及び関係者各位のなご一層の御理解と御協力をお願いしたいと思ひます。ありがとうございました。

(拍手)

事務局(植村) 続きまして、船舶整備共有船主協会理事の林克基様、よろしくお願ひい

たします。

林船舶整備共有船主協合理事 ただいま御紹介にあずかりました、船舶整備共有船主協合理事の林でございます。本日は貴重なお時間をいただきまして発言の機会を得られたことを心より感謝申し上げます。

先ほど来、青山様から船員の高齢化あるいは船舶の老朽化という2つの高齢化について発言がございましたが、私もここ下関は地元で、内航海運業、タンカーによるものでございますけれども、営んでおります。今日は、長期そして固定で資金の御支援をいただく運輸機構にお世話になっている全国の船主を代表して発言をさせていただきます。



御存じのとおり、地方の都市、特に九州、山口、緒先生方の地元もそうだと思いますけれども、経済を支えているのが海と船に代表されると私は思っております。そのすそ野が抱える就業人口は、船員を初め水産、商船、造船等、多数の中小企業ではないでしょうか。

さて、今般の東日本大震災に際しまして、あるいはかつての阪神淡路大震災におきましても、いち早く緊急物資の大量輸送をなし遂げたのは船舶であります。機動性を発揮する内航船舶はすべて日本船籍、また日本人船員が運航しております。しかしながら、内航海運事業に寄与する船舶の現状は長期にわたる不況下におきましては、多額の資金を要することから、建造意欲が減退し、先ほど来お話があるのとおり、約7割以上の船舶が老朽化をしております。

代替建造が厳しい中でも、経営の安定化、あるいは船舶の近代化を目指す内航船主にとって、運輸機構の共有建造制度は、単に建造資金の資源を仰げるばかりではなく、技術面の支援も受けられる、私ども中小企業にとりましては本当にありがたいと感謝しており、今後ますますこの制度への依存度は高まってくるものと私は確信しております。

地球温暖化を初めとする環境問題におきましても、エネルギーの消費量やCO₂排出量等が極めて少ない、御案内のとおり大量輸送モードとして、内航海運はこうした社会的要請に応えるための最も効率的な運送手段であり、とりわけ環境対策上極めて効果的な電気ディーゼル船や二酸化炭素低減化船は、先進技術を有する運輸機構があればこそ建造可能であろうと、同機構の共有建造制度は、我々が代替建造を促進する上において極めて有効なインセンティブと現在となっております。

中小の199という小さい船にまで、このたびは御支援いただくように決まっております。しかしながら、船主の立場からしますと、代替建造を計画するに当たりましては、さまざまな規制がございます。老朽船を次の世代船にかえるために、また若手船員の育成等々のためにも、特に小型船の建造をする場合には、よりよい船にするために、少し御当局におかれましては、規制の弾力的な運用を御支援いただきたいと思います。

運輸機構との共有船主として、地方経済の活性化はもとより、緊急時の海上輸送、船舶の安全運航、貨物の安定輸送を通じて物流の効率化に寄与するとともに、環境面への配慮

等、政策に沿った事業活動を進めていく所存でございます。運輸機構の船舶共有建造制度における金利の軽減、また、共有比率をもう少し上げていただきたい。内航海運と内航の船員を守るために、さらなる充実改善にもう一段のお力添えを、ぜひともお願いいたします。ありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） 続きまして、日本船主協会理事長の中本光夫様、よろしくお願いいたします。

中本日本船主協会理事長 日本船主協会の理事長の中本でございます。このような場で発言の機会を与えていただきまして、まことにありがとうございます。

私もからは、「日本海運の現状」という冊子を出してございます。ここでは3点に絞ってお願いを申し上げたいと思っております。

1つは税制でございます。昨年末の税制改正大綱におきまして、トン数標準税制の拡充が認められました。改めまして海事振興連盟の先生方のお力添えに心から感謝申し上げますとともに、国土交通省の御尽力、それから造船業界の支援に対しまして心から厚く御礼申し上げます。トン数標準税制は、今後国会において関連法案の審議がございます。国際



的な競争条件の均衡化という観点も踏まえた使い勝手のよい制度となることを期待しておりますので、引き続き御支援のほどよろしくお願いしたいと思います。また、今回の税制改正では、船舶の特別償却制度の延長が最重要課題となりますので、こちらも引き続き御支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

第2は、海賊問題でございます。昨今ソマリア・アデン湾で海賊問題が深刻になっているのは御高承のとおりでございますけれども、2007年以降、海賊が非常に増えてきておりまして、2007年には44件ほどでしたけれども、昨年は237件と5倍以上に急

増しております。また、日本関連船舶も7件ほど襲撃を受けております。また、海賊の襲撃海域がオマーン湾からインド沿岸に近いアラビア海全域まで拡大しております。また、日本経済の生命線ともいえますペルシャ湾と我が国を結ぶ航路までもが海賊の脅威にさらされております。海運各社といたしましても、海賊事件の増加、凶悪化に対抗するため、できる限りの海賊対策を実施しているところではあります。船舶における自衛措置にはおのずと限界があります。そこで、先生方には何度も申し上げておりますけれども、次の3点をよろしくお願いしたいと思います。ります。

1つは、護衛艦または補給艦の追加派遣。2つ目は、日本籍船への公的武装ガード、具体的には自衛隊もしくは海上保安官等の乗船、それができない場合には民間の武装ガードが乗船できますような条件整備でございます。3番目が、根本的な海賊問題の解決として、将来のソマリア国の安定化に向けた国際的な支援でございます。これらの実現に向けて、積極的に御支援を賜りたくよろしくお願いいたします。

最後は、円高の問題でございます。我が国

は、外航海運の売り上げはドル建て比率が高いため、海運各社はコストのドル化など対応してきているところでございます。ようやくここに来て80円台も見えてまいりましたけれども、まだまだ私ども海運業界にとっては大変厳しい水準でございます。先生方におかれましては、円高のこれ以上の長期化を避けるべく、一段の有効な対策を講じていただきたい、よろしくお願い申し上げます。どうもありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） 続きまして、全日本海員組合組合長代行の大内教正様、よろしく願いましたします。

大内全日本海員組合組合長代行 全日本海員組合の大内でございます。きょうは下関タウンミーティングにおきまして、このように発言の機会をいただきましたことに、感謝を申し上げます。

海事振興連盟、衛藤会長ほか先生方におかれましては、船員税制に関して大変な御尽力、お力添えを賜りました。まだまだ目標にはほど遠いわけでございますけれども、一歩、二歩前進ということで進むことができました。本当に感謝を申し上げます。これあわせて海賊問題でございます。これ

につきましても、先ほど船主協会の方からもお話ございました。まず、ソマリア沖アデン湾におきまして、人質あるいは海賊被害ということで船員が直接生命の危険に直面しているという状況の中で、早速護衛ということの実現をいたしました。そのことによりまして直接的な日本人船員の被害はごく微少でございますけれども、まだまだ海賊の襲撃は続いております。そういうことでお一層の御尽力をお願いしたいと考えています。

それから、先ほどからお話ございましたけれども、私も外航あるいは国内における物資の安定輸送、それから安全輸送ということ、言うならば日本経済の物流の動脈とい



うことで、輸送に従事している船員の立場から何点かお願いを申し上げたいと思います。

まず1つは、先ほど来でございますように、日本人船員の後継者確保・育成という問題を非常に喫緊の課題ととらえております。現状を申し上げますと、国内輸送においても50歳以上の高齢者の船員が50%以上を占めているというところございまして、若手の後継者を導入していかないと、先ほどからお話のありますとおり、船が動かなくなってしまうという状況が危惧されております。そういうことから、後継者確保・育成ということで、若い人が船に乗る、あるいは希望するというような形で環境整備をしていかなければならないと思っております。

船員にとって一番何を欲しがっているかということと言えますと、一般社会とのコミュニケーション、これを非常に重要視しております。あとは休暇中の問題もございまして、これも、そういう意味で、現在、通信網は非常に発達してきているものではあるけれども、なかなか海上の方に届かないという問題がございます。こういうところもぜひ環境整備の1つとして、私どもも取り組んでまいりたいし、海事振興連盟の緒先生方におかれまして

も、ぜひ御尽力を賜りたいと思います。

それから、もう1つ申し上げますと、水産関係、この下関という地、先ほどお話の中にもございましたけれども、かつては水産の一大基地、その中でも捕鯨ということもございました。今や捕鯨につきましては、調査捕鯨ということで細々と捕鯨技術を継承している状況でございます。捕鯨母船もトロール船を改造した老朽船という状況になっております。この捕鯨母船、3〜4年前までは、代替建造で新造船を作るということで、設計までいったと聞いております。この新造船問題が立ち消えになってしまっている状況にあると聞いております。

そこで、商業捕鯨再開へ向けてということを声で意思表示するのではなく、新造船を建造することで世界に向けて商業捕鯨再開という強い意志を発信するべきではないかと思っております。設計図はでき上がっているようでございますので、あとは建造ということだけで進めていただければと思っております。そのほかに私どもの抱えている問題で、交通基本法の制定という問題がございます。これは内航あるいはフェリー旅客船を含めて日本の交通体系をどう考えるのか、物流あるい

は輸送についてどう考えていくのかということですが、海上輸送がだめになっていくようなことでは非常に問題であるということで、新しい交通基本法においては、陸上も海上もともにバランスよく発展できるような内容での交通基本法の制定をぜひ強くお願いしたいと考えております。

これまで海事振興連盟の会長初め諸先生方の御尽力、それから国土交通省、海上保安庁の皆様におかれましても、私ども船員という立場でさまざまな御協力、御支援、御指導を賜りまして、改めて感謝と御礼を申し上げて意見にかえさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） 最後に、山口県立下関中央工業高校機械・造船科長の松田壮二様、よろしく願います。

松田山口県立下関中央工業高校機械・造船科長 おはようございます。山口県立下関中央工業高校の松田といいます。本日、このように発言の機会をいただき、深く感謝いたします。

本校は造船コースを有する工業高校であります。造船コースを持つ工業高校は全国で現在3校しかありません。かつては20校近くあ



ったのですけれども、造船業の不況などいろいろありまして、現在は3校しかありません。それでも、やはり造船教育の火を消してはいけないということで、毎年1カ所に集まりまして、会議または会誌等作りながら、とにかく造船教育がすたれないように、また、造船業に人材を送るために頑張っております。今回のタウンミーティングで私が問題とされていることを1つ言いますと、やはり工業高校として考えますと、今、工業高校は、ものづくり、ひとつづくりということで教育をしております。ものづくりの点で言いますと、一番の問題が、産業教育の関連予算が大幅に減らされております。私の調べた資料により

ますと、10年前に比べると3分の1ぐらいに減って、特に工業高校におきましては、普通高校の倍以上お金がかかるとうことで、とにかく減らせ減らせとうことで減っているようです。

そうしますと何の問題が起こるかといいますと、実習設備です。実習設備につきましては、やはり我々は、できれば企業に行ったときに慣れた機械でやっていただきたい、だから、できれば最新の機械設備を使って授業をしたいのですけれども、その設備を入れるのに、すぐに入ってこない。とにかく言われることは「金がないのでちょっと待ってくれ」と、入ったとしても、最初に欲しいと要求してから5年、6年後に入ってきますので、それがその時代に対して新しいかというと、そうではない。そういう繰り返しになっておりまして、工業高校は非常に古い設備をたくさん持っているのが現状です。

それから、実際の実習に関しまして、予算がないということで、授業自体が、いろいろなものをつくるときに圧迫されまして、例えばこういうよい材料を使って実習すればよいのにと思われるのですけれども、予算がないから材料も少し落としてやってみましょうかと

なっておりまして、とにかく今、工業高校の現状としては、お金がない、予算がないということを非常に言われます。最終的には、国の産業教育に対する予算が減っているのが原因ではないかと思われまます。

あと、造船科として問題があると思いますと、今どこの造船業界も一緒だと思えますけれども、技術の伝承といいますか、教育ということについても、造船の教員が、実を言いますと、私はもう50を過ぎています、あと8年ぐらいで終わるのですけれども、私に続く造船を教えられる教員がいません。というのも、縦割りでいきますと、大学において今、造船科という科がありません。国立でも幾つかありますけれども、造船という科を廃止して、名前を変えて、なおかつ教えていることも、造船で一番大切な造船工学という学科を教えているところはありません。私は30年前の卒業なので、そのときは教えてもらいましたけれども、今はありません。

ですので、今から先、工業高校で造船の教科を教える教員が出てくる可能性がほとんどゼロであるという可能性があります。本当に大学で、1つでも2つでもいいからそういう学校をつくっていただいて、我々に続く教員

を養成していただきたいというのが要望です。以上です。よろしく願います。（拍手）

古賀座長 皆様、どうもありがとうございます。今日は、国土交通省の皆様にもおいでいただいております。ただいまいただきました御意見、御要望の現状と対策につきまして、行政サイドより御報告をいただきましたと思います。よろしくお願い申し上げます。

森国土交通省海事局長 国土交通省海事局の森でございます。皆様には常日ごろから私どもの海事行政に対する御理解と御支援を賜り、まことにありがとうございます。また、本日、海事産業が集積します下関地区で直接関係者の皆様から御意見を頂戴する機会をいただきましたので、まことにありがとうございます。

大変たくさんのお要望をいただきましたので、まとめて私どもの取り組み、それから要望に対する対応ということでお話しをしたいと思います。

まず造船分野でございます。御指摘がございましたように、世界的な需給ギャップ、円高・ウォン安で大変苦境に立っております。私どもは、新造船政策検討会を立ち上げまし



て、昨年の7月に報告を取りまとめたところ
でございますけれども、現在、1つでもここ
の報告会で取りまとめられた成果が実を結ぶ
ように関係者が駆け回っているところでござ
います。

まず、国際競争力の強化という観点から申
し上げますと、円高は、なかなか私も海事
局だけで対応できる問題ではありませんけれ
ども、政府全体で取り組むべき課題だと認識
しております。

それから、価格競争力を凌駕するような技
術力による差別化を図る必要があるというこ
とで、先ほど御指摘がありましたけれども、
CO₂の削減については、いわゆるIMOの

条約を、ほぼメイドインジャパンと言えるよ
うな内容にするとともに、現在、環境イニシ
アチブによる22のプロジェクトを動かしてお
りまして、これらが両輪となりまして、国際
競争力の強化につながることを期待しており
ます。

また、来年度は、天然ガスの燃料船の早期
実用化のための環境整備のための調査を開始
する予定でございます。

金融面については、国際協力銀行の制度改
正により三菱重工が客船の2隻を受注されま
したけれども、これに引き続きまして、先ほ
ど申し上げました新造船政策検討会のアウト
プット、御提案いただきました船舶投資ファ
ンドの設立でございますとか、OECDによ
る国際的な船舶金融制度の見直しに取り組ん
でいるところでございます。

それから、新市場への展開ということで、
浮体式の風力発電にかかる環境整備ですと
か、海外プロジェクトについても、政府によ
る支援を一生懸命やっているところでござい
ます。

武器輸出三原則につきましては、これは私
どもの所掌ではないのですけれども、いずれ
にしても造工の要望を側面からきちんとサポ

ートしていきたいと思っております。

下関市長から御指摘ございました災害時
の多目的船については、内閣府の方で今検討
中でございまして、3月末には報告を取りま
とめる予定だと聞いております。

最後に、下関中央工業高校の方から御指摘
がございました人材の確保の点でございま
す。確かに全国的に造船の専門の大学が減っ
ているということで、人材の確保、特に教員
の確保に非常に御苦労されているということ
で、私どもとしては、例えば独立行政法人の
海上技術安全研究所で、主に中小の造船所
の方々に対しての教育ということで、サテライ
ト方式による研修を現在実施しております。
これを御活用いただくとか、あるいは地域の
いろいろな研修センターもございまして、そ
れから中小造工さんがやっておられます通信
教育等もあります。これをぜひ御活用いた
だきたいと思っております。ここに担当課長が来てお
りますので、後ほど具体的な取り組み、方策
について御相談をさせていただきたいと思
います。

内航の関係でございしますが、やはり船舶の
高齢化、船員の高齢化への対応、それから、
何よりもそれを実現するためには内航の経営

基盤をきちんと強化していかなければいけないという課題を抱えていると認識しております。

船舶の高齢化については、代替建造の促進という観点から、先ほどお話がありました、鉄運機構の共有建造制度を適切に見直して、皆さんが使いやすい制度にしていきたいと考えております。それから、暫定措置事業についても現在いろいろと検討しておりますけれども、円滑な運用ができるような形にしたいと思っております。

税制面では、来年度、船舶特償制度の延長がございます。これについては全力を挙げて引き続き制度の維持を図っていくほか、税制面での支援を引き続き行っていきたいと考えています。

人材の育成でございませけれども、雇用促進助成金についての言及がございました。これについては来年度の予算案で、今年度より3000万円増の1億2000万円を計上させていただいております。制度についても、見直しをしまして、拡充をしました。申請は、実は日本船舶船員確保計画を認定いただくことが前提になっておりますけれども、この計画の認定が、3月1日が申請ということになっておりますので、ぜひ、早目に最寄り

の運輸局に御相談いただければと思っております。

また、船員全体の確保・育成については、現在、船員の確保・育成のための検討会をやっております。本年度末までに取りまとめをする予定でございます。これらの結果を踏まえて、所要の施策を展開していきたいと考えております。

最後に外航海運でございます。トン数標準は正については、本日お集まりの先生方の御支援をいただきまして、平成24年度の税制大綱で一応認められたところでございます。現在、国会の方に海上運送法の改正法案を提出しているところでございますが、今後、25年度の税制改正に向けて具体的な制度設計を行うことになっております。外航海運の国際競争力と経済安全保障が両立し得る内容に、我々としても頑張っていきたいと思っております。また、特償制度については、先ほど言及しましたように、来年度の税制改正で頑張っていきたいと思っております。

海賊の問題でございませけれども、船員、海運、外航海運を脅かす非常に重要な問題だと認識しております。海賊対処法に基づくエスコートについては一定の効果を発揮してい

るということで、実際にエスコート活動に参加した船舶については、海賊の攻撃を受けたことはないということでございますけれども、一方で、先ほど言及がございましたように、海賊の活動海域が非常に広域化していることもございまして、これについては、関係省庁で検討するとともに、国連、I M O 関係国と連携して適切に対処していきたいと考えております。

ありがとうございます。

古賀座長 次に、港湾局の方からお願いいたします。

福田国土交通省港湾局大臣官房技術参事官 港湾局担当をしております、官房技術参事官の福田と申します。海事振興連盟の皆様には、本日にいつもお世話になっております。

港湾行政の目下のテーマは、東日本大震災を教訓として、災害に強い港づくりを進めることが1つの柱であります。もう1つは、選択と集中の考え方を押し進めて、国際コンテナ戦略港湾あるいはバルク港湾、あるいは今御指摘の日本海側の拠点港湾の整備というものを目指していくということです。

それから、今日のお話で、いろいろ新しい動きがございましたが、新しい性能を持った

船舶、新しい形式の船、こういうものにしつかりと港の方も、それを支えるインフラとしての港を作っていく考えでこれからも臨みたいと思っていますし、本日ありました災害対策船の話とか、あるいは風力発電というものも、受け皿としてどうやっていくのか、その辺については非常に敏感でありたいと思っています。

それから、日本海側の拠点港湾につきましても、これから東日本の対外交流がどんどん増えていくわけでありまして、これに対して、今後日本が伸ばすべき、必要となる機能を具体的に、それを1年間検討したわけですが、下関・北九州については総合的に機



能を強化すべき港ということで選んだわけですし、あわせて、具体的なこれからの育成プログラムも示されておりまして、これを我々としてもきちんとフォローアップして、国としてもハード、ソフトを問わずしっかりと支援をしまいたいと思っています。

それから、地元の旭洋造船の方から、港に埋没の問題がある、埋め立て地が足りない、あるいは海岸整備を進める必要があるというお話がありました。どういう事業内容であるか、もう少し具体的にお聞きしたいところもございますので、地元の下関市とも協議をしてフォローしてまいりたいと思います。

どうもありがとうございます。

古賀座長 ありがとうございます。次に、海上保安庁の方からお願い申し上げます。

村上海上保安庁総務部参事官 海上保安庁の参事官の村上でございます。海事振興連盟の

先生方には、日ごろから海上保安業務について御理解、御支援をいただきまして、ありがとうございます。

まず、造船関係でお話ございました、巡視船舶の建造でございます。予算状況がなかなか厳しいなか、先生方の御指導、御支援をいただきまして、領海警備などの新しい業務



ニーズに対応していく面と、それから、相当数ございます老朽船舶の更新とか、性能の向上に取り組んでおりまして、平成18年から118隻を対象にして、緊急的に整備を進めてきております。まだ途中でございますけれども、現時点で99隻が収益もしくは予算措置を得ることができて、全体として84%の進捗になっております。それ以外の、代替船以外の新規製造も努力して行いたいということでございまして、今後とも御理解と御支援をいただきたいということでございます。

それから、船主協会と海員組合からございました海賊対策、武装ガードも含めてでございますけれども、御案内のとおり海上自衛隊

と連携して、毎回2隻の護衛官に8名海上保安官を乗せて派遣しております。これをずっと継続しております、所要の効果を上げていると評価をいただいたところでございます。ちょうど1年前になりますけれども、日本船社運航のグアナバラ号というのがソマリアの海賊に襲撃されたわけでございます。同



乗しております海上保安官が、これを逮捕して日本に護送して、現在、日本の法廷で司法手続きが進行中という状況でございます。

それから、もちろん周辺国で海賊を封じ込めたり、もしくは適正な処罰を行うことは非常に重要でございますけれども、その能力がなかなかないという問題につきましても、IMOを通じて国際連携協力、技術指導等をしておりますし、またバイの関係でも、インド洋の要衝でありますインドと連携を強めるように努力しております、例えば緊急時には救助をインド側でもしてもらおうということについて、現在話を進めているところでございます。

武装ガードでございますが、これは非常に難しい問題でございますけれども、これもIMOにおいて検討中と伺っております、この行方を注視しております。各国の対応状況も調べて、我が国もよく検討してまいりたいと思います。現在も船主協会等々検討中でございます。引き続きどうぞよろしく願います。ありがとうございます。

古賀座長 ありがとうございます。

■意見交換

古賀座長 続きまして、自由な意見交換の場に移りたいと思っております。

最初に、本日御出席の国会議員の先生方から自由な御意見をいただきたいと思います。まず、衛藤会長さんにおかれましては、一番最後におまとめいただくということで、高木先生からお願いできますでしょうか。

高木衆議院議員 高木です。

まず、初めに中尾市長さんからお話をいただきました。歴史と海峡の町、特に我が国は言わずと知れた海洋国家ですけれども、海と船と港が下関の大きな基盤であると思うっております。そういう中で皆様方から貴重な御意見、御要望がございました。

特に円高対策、超円高によって国際競争力が失われ、そのことが産業の空洞化あるいは地域の雇用の喪失といったことにつながりかねない大きな懸念材料です。私どもの党としても、今、特別に円高対策チームを作りましたし、政府と一体となって、つい先日、1%のインフレ目標、そして、さらなる金融緩和をいたしました。一喜一憂するわけでは

ありませんが、今のところ80円台になっておりますし、これに伴って株価も少しずつ上がっております。とりわけ円高の影響は、東京中央よりも、むしろ地方の皆様方が直接に感じられるところであろうと思っておりますので、この辺はさらに重要な政治課題として取り組みを進めていきたいと思っております。

船主協会や海員組合からは、税制や海賊対策、もちろん円高対策、また船主協会からは武器輸出三原則の緩和という話もございました。これもしつかり受けとめまして、運用面におけるガイドライン等について早く示していかねばならないと思っております。

内航海運につきましては、税制について、特別償却、残る課題もありますけれども、我々としてはできる限りの対応をさせていただいたと思っております。

また、カボタージュ規制については、さきの東日本大震災においても、やはり国益を守るの我が国の船舶であり、我が国の船員である、このことが実証されましたから、これから厳しい環境にはありますけれども、人材の育成をやっていかなければなりませんし、内航海運の果たす役割は、これから私には大きくなるだろうと思っております。



その意味で、7割近い老朽化船の代替建造のためには、やはり共有建造制度は維持をしていかなければならないと思っております。また、暫定措置事業につきましても、国としてもさらに大きく支援をしていく必要があるうと思っております。

また、交通基本法ということも出しましたが、私たちは国民の足、特に海洋における足を確保する。また、物流においてはモーダルシフト、環境に優しいそれぞれの交通手段の役割を評価しなければなりません。そういう意味では、私たちは海運の役割も再評価して取り組むことになっております。

旭洋造船さんからお話がございますして、

金融支援策はもとより、いわゆる浚渫、また工場立地法の話が出ました。具体的な課題でございますので、私たちとしても早速その関係について詳しく手立てをしてまいりたいと思っております。高潮対策事業においても、地元の皆さん方の御意見をさらにお聞きしていきたいと思っております。

私からは以上でございますが、最後に申し上げたいのは、何だかんだ言っても我が国は先の大震災、大津波をもってみても海洋国家であることは間違いないわけです。未来にわたっても我々は海との縁なしでは生きていけない。そういう意味では海洋におけるグロ―バルな人材をこれからは育てていかなければなりません。海にかかわる国際会議にも我が国の人材をどんどん派遣し、出席させて、国際社会における海洋の発言力を我が国は決して失ってはならない、そのように私たちも思っておりますし、造船や海運の技術の伝承はこれから必要でありましょう。また、海洋の権益、近くの東シナ海等におきましても、我が国の排他的経済水域をしっかりと管理していく、エネルギーは、海洋風力というものもこれからどんどん進めていかなければなりませんし、メタンハイドレートも静岡県沖で

いよいよ試掘の段階に入っております。そういうものもスピード感をもっと上げなければなりません。

もちろん、気象や環境の問題においても海洋は非常に重要な拠点です。特に下関におきましても、海洋資源、フグの話もありましたし、クジラの話もございました。我々としては資源管理における商業捕鯨の国際的な理解をもっとつけていかなければなりません。IWCは今、非常に厳しい状況でございますけれども、我々としては多くの方々と協力して国際世論の形成に努めていきたいと思っております。

何はさておきましても、海洋の安全航行は大事です。私たちとしては海上保安庁と連携をとりまして、海の安全、そして乗組員の皆さん方の健康管理といったものを、これからもしっかり取り組んでいきたい。まさに超党派の衛藤会長を先頭とする海事振興連盟、ますますこれから重要な役割であろうと思っておりますので、私もその一員として微力を尽くしてまいりたいと思っております。私からは以上でございます。(拍手)

古賀座長 ありがとうございます。続きまして、城井先生、どうぞ。

城井衆議院議員 今日は貴重な御意見をありがとうございます。福岡10区選出、ちょうどこの海峡の向かい側、門司と小倉が選挙区であります、衆議院議員の城井崇でございます。どうぞよろしくお願いいたします。御意見を申し上げたいと思います。

東日本大震災から間もなく1年になります。この間、海事産業はその存在感が増し、そして重要性が大きくなってきたというのは先ほどからのお話のとおりだと思っております。そして、3・11以前の、ある意味での平時の発想から脱却していくことが極めて重要だと思っております。そうした観点から、ぜひ皆様と御一緒に足並みをそろえて頑張っていきたい



と思っています。

以下、大きな話を3つ、それから細かな話を幾つか、意見を申し上げさせていただきますと思います。

まず、税制改正ですが、トン数標準税制の拡充について国会の議論に上げることができたのは、超党派の取り組みのとても大きな成果だと思っておりますけれども、今後も、特別償却の件を含めて、引き続き皆様と御一緒に頑張っていきたいと思っております。

また、税制面の工夫ですけれども、本格的な全国展開ができればベストですけれども、やはりどこかで切り口を開けていくことに取り組んでいければと思っております。例えば、今、福岡県、北九州市、福岡市等で取り組んでおりますグリーンアジア国際戦略総合特区、この大項目の1つに、いわゆるエコ物流に絡むところがあります。そうしたところを切り口にして、例えば一転突破をまずは図って、そして成果をしっかりと示していくという形もあるのではないかと考えております。この点は、私自身も地元の福岡県で取り組ませていただきたいと思います。

また、円高対策であります、ようやく政府・日銀の均一の協調が1つの形となつてあ

らわれつつあると思っておりますが、まだまだ予断を許さないと思っておりますので、この点は引き締めて、与党の立場からも取り組ませていただきたいと思います。

細かい話になりますけれども、特に新造船の件です。私、昨年9月から文部科学省の大臣政務官をあずかっております。来年度の予算案の議論、特に概算要求の段階で、海洋資源の調査船の新造についてチャレンジをいたしました。が、財務省に阻まれて、中古の船を改造しろという、間をとるような形になってしまいました。そうした形で、各省においても、特に3・11以降を踏まえての取り組みをせねばというものが多く出てきておりますので、その点は、ぜひ横の連携をとりながらさせていただきたいと思っております。

また、武器輸出三原則の緩和の実行化の話がありました。私自身、政務官を拝命する前に、与党民主党の武器輸出三原則の議論をする外交安保調査会という場の軍事的安全保障の分科会の座長補佐をしていました。です。政府に上がる前の案を作るところに直接携わっております、そこでこのガイドラインの策定の恐らくベースになってくるであろう議論には触れておりまして、その点を少

し御紹介申し上げたいと思います。

その議論は、やはり産業界からの要請が極めて強く、前向きに形にしようと思っておりますが、ただ、アジア諸国を含めた心配と懸念に配慮しながらになりますと、やはり厳しい基準を設けなければならないという観点で、いわゆるホワイト国、今、我が国を含めて4つの武器輸出管理レジームを採用している国がありますが、その4つの武器輸出管理レジームを乗り越えてくる、我が国にとっても極めて近い友好国との取引、つき合いついてはよいのではないかということが、与党での取りまとめ段階でありました。そうした形で、やはり現実的にしっかりと進めていくということ、今後もし取り組ませていただきたいと思っております。

それから、船員の育成、雇用維持、並びに工業高校での造船教育の話を伺わせていただきました。この点は、ぜひ高木元文部科学大臣を初めとした先輩方にも御指導いただきながら、政府、文部科学省の立場からもしっかり取り組ませていただきたいと思います。

特に今、高校教育における議論、高校無償化の検証が、民主・自民・公明の3党におきまして議論が進んでおりまして、この中で、

高校教育とは何ぞやといいましたときに、専門教育の位置づけをはっきりさせようということをしつかり位置づけるべきだということ、私どもからも申し上げようということになっておりまして、その位置づけの明確化によって、先ほどの造船教育、あるいは船員の皆さんをいかしていくかということについても明確化していけるはずだと思っております。教員の確保については、今後の課題ということで、持ち帰らせていただきたいと思います。

海賊問題の件ですが、1点だけ申し上げると、公的武装ガードの件は、先ほどのIMCOの議論待ちという話がありましたけれども、切迫感が足りないと思っております。ここは国会の側から、ぜひねじを巻かせていただきたいと思います。

交通基本法の件は、バスや鉄道等の他の業界からも多く協力いただいておりますので、ここは超党派で議論をしていける素地があると思っておりますので、ここも頑張りたいと思います。

最後に、調査捕鯨の再開ですが、私自身も門司港生まれ、門司港育ちでありまして、学校給食でクジラの甘露煮をいただいていた世

代としましては、ここはやはり我が国としての旗印をしっかりと立てて頑張っていくことを最後にお誓い申し上げて、私からの意見とさせていたただきたいと思います。ありがとうございます。（拍手）

古賀座長 中屋先生、お願いします。

中屋衆議院議員 民主党の衆議院九州比例ブロックの比例単独、選挙区を持たない議員でございます、中屋大介と申します。きょうは本当に貴重なお話をたくさん聞かせていただきまして、ありがとうございます。まだまだ新入会員でございますので、今後また御指導いただければと思っております。

まず、円高のお話ですが、本当にこ



の水準、極めて厳しい環境の中で、皆様日々努力をいただいていると思います。何とか改善していけるように取り組んでいきたいと思っております。

それと、私自身は法務委員会にも所属をさせていただいているのですが、先ほどお話に出ましたCIIQの部分について、また機会がございましたら具体的なお話をいろいろ聞かせていただければと思っております。特に今、ビジットジャパン等もあって、これは旅客の話ですが、訪日外国人観光客の方に関連して、総合的にこの出入国の部分、また貨物についても、この部分は取り組みを進めていきたいと思っておりますので、特にこの下関、関門地域の課題をしっかりと教えていただければと思っております。

ありがとうございます。（拍手）

古賀座長 次に、山本博司先生、お願いします。

山本参議院議員 公明党の参議院議員の山本博司でございます。本日は貴重なタウンミーティングの皆様方の御意見、御提言、さまざまお聞かせいただきました。本当にありがとうございます。

私、出身は四国の愛媛県八幡浜ということこ



ろでございます。父がずっと造船にかかわっております。今、いとこがその八幡浜の造船の社長をしております。また、兄が内航・外航という形での経営をしているということで、生まれたときからずっと海に関するさまざまな立場と縁があった次第でございます。

私は、全国の比例区の議員でございますけれども、公明党として四国と中国を担当させていただいております。この下関、先週も六連島という島に県議、市議の方と行かせていただいた次第でございます。そういう意味で、本日のさまざまな御要望をしっかりと政策反映ということで、ともに頑張っていきたい

いと思います。

まず、全体的に、円高、デフレを含めた対策が一番の根本の問題ということでございまして。これは、政府、野党問わず何とかこの問題に関して取り組んでいこうと思っております。今、公明党がこうした円高、デフレを含めた経済を押し上げていく1つの政策で、防災・減災ニューデール政策ということを訴えて、政府にそのことを提言している次第でございます。

やはり今回の震災を含めて、この10年間で直下型地震、また4連動を含めたこうした地震が起きてくるということの対応をいかにしていくかが一番大事である。その10年間でどうしていくかということで、今、基本的な社会インフラが非常に老朽化している中で、そこに集中投資をすべきである。その中に港湾が入っています。また、さまざまな社会インフラがあるわけでございますけれども、そこに集中投資しようということを訴えさせていただいている次第でございます。これは予算委員会等でも、我々の党のメンバーが訴えている次第でございますけれども、そういう共通の部分を、これからぜひ政府の皆様にもお訴え申し上げたいと思う次第でございます。

造船に関しまして、旭洋造船の越智社長からもお話がございました。私もずっと造船の世界を見ておりまして、協力会社の方々とか、地域の雇用面、大変大きな部分がございまして。そういう意味で、円高の問題とか、船価の低下の問題とか、さまざまな状況の中で本当に御苦労されている実態を見させていただいている次第でございます。そういう意味で、しっかりと、先ほどの、支援を含めたことをやらないといけないと思います。

特に私は、2年前の尾道のタウンミーティングにも行かせていただきました。また、今治でもさまざまな四国の造船業がございまして。やはり団塊の世代の方々を含めた、そうした技能が伝承されない、何とかこれをしっかりとしていくことが大事だということは、行くとびに言われる部分でございます。まだまだそういう分野に関しての支援は手薄だと思えますので、この点はしっかりと取り組んでいきたいと思っています。

内航に関しまして、おっしゃられましたように、青山理事長や林理事からも、99・5%が中小、一杯船主の方々ということで。父もずっと内航の組合の、そういう意味で地域の責任者をしておりまして、そういう苦勞の



お話、課題を聞かせていただいている次第でございます。本当に売れない状況の中で、皆さん困っていらつしやる。これは共通した課題として、しっかりと、先ほども言われましたような形での税制面の優遇とか、さまざまな制度の支援が急務だと実感しております。

そして、今、私は公明党の離島振興対策本部の事務局長で、全国の離島を回らせていただいております。フェリー会社の方々を含めて、こうした足の問題が一番大きい問題で、赤字の問題もございます。交通基本法の体系の中で、今、離島の問題、10年に1度の離島振興法の改正で、超党派でやりとりをしておりますして、その課題もしっかり対応していかないといけないと思う次第でございます。

そして、最後に工業高校の造船科のお話がございます。今、こういう方々、船員のなり手とか、さまざまな形で産業教育に対する予算が減っているということ、今日は高木元文部大臣もいらつしやいますし、城井政務官もいらつしやいます。私も今、文教科学委員会の参議院の委員でございます。やはり、こうした海事教育とか、日本が海洋立国の中で、教科書の中でもこうした記述が非常に少ないことも言われておりますので、このことに関しまして、与野党問わずしっかり取り組んでいきたいという決意でございます。

今、私も公明党の中に、国土交通部会の中でございますけれども、瀬戸内海フォーラムという形で、近県7県の県会議員・市会議員含めて、瀬戸内海を含めたさまざまな課題

にどう取り組んでいくかということで提言をまとめて、また視察をし、そういうことを進めております。下関もそうでございますけれども、広域的な形でさまざまな課題をどうとらえていくかということは大変大事でありますので、衛藤会長を中心に、議員連盟の私たちが協力をして、今日のお話を政策反映の中に位置づけていきたいと思う次第でございます。

以上でございます。ありがとうございます。た。(拍手)

古賀座長 ありがとうございます。そのほか、御意見のある方は御発言いただければと思います。

よろしゅうございますか。まだ若干時間があります。今日は下関工業高校の梶谷教頭先生もお見えでございます。高木先生の母校ということで、何か御発言がありましたら、どうぞ。

梶谷下関工業高校教頭 今、中央工業高校の教員の方からお話がありましたけれども、ものづくりをする人材を育てる学校です。今、全国的に起こっているのが、工業高校の縮小です。工業高校はものをつくる人材を育てるという教育に専念しております。どうか今後



とも、ものづくりをする生徒を育てる教員を育てるような方向で進めていただければと考えております。よろしく願います。(拍手)

古賀座長 大変貴重なご意見を最後にいただきました。本当にありがとうございます。

そろそろ時間が参りましたので、まとめに入りたいと思います。

本日のタウンミーティングの取りまとめ方法でございますが、あらかじめ事務局から配布しております資料、「下関タウンミーティング決議(案)」を用意いたしました。これをもって海事振興連盟の決意としてはいかがかと思いい、その提案をさせていただきます。

では、事務局から朗読をお願い申し上げます。

■海事振興連盟

下関タウンミーティング決議(案)

ここ下関市は、本州と九州の結節点に位置し、関門海峡に面することによる海陸交通の要衝である。古くから捕鯨や沖合底曳漁船の基地として栄え、現在では日本一のふくの街として全国的な知名度を有し、貿易港としても4つの国際フェリー航路を持つなど我が国有数の港湾都市である。昨年11月には日本海側拠点港に選定され、国際海上コンテナ、国際フェリー、国際定期旅客等の日本海側の拠点として、今後、港湾機能の更なる強化が図られていくこととなる。また、現在では全国で3校しかない造船関係の学科を有する高校の1つが市内にあり、高付加価値で特徴のある船舶を造る造船業など市民の多くが海事関連産業と深い関わりを持っている。

本日、ここ下関市において海事振興連盟タウンミーティングを開催し、造船業を中心に海事産業のあり方を幅広く議論した。

海事産業は国民経済・生活を支える上で大

きな役割を担っている。すなわち、海運・造船・港運・倉庫等海にかかわる産業は、日本経済の大切な動脈を形成しており、地域経済にとってもなくてはならない存在であり、昨年の東日本大震災においても、海事産業による災害支援・緊急輸送などを通じて、海事産業が国民生活と我が国経済を支える上で極めて大きな役割を担っていることが改めて認識されたところである。

しかしながら、これら海事産業は、震災による被害、史上最高値を記録した円高など内外の厳しい経済要因により、大変困難な状況に直面している。

また、我が国周辺海域を巡る情勢の緊迫化等に対して、海洋国家日本として早急に種々の施策を強化し、世界でも有数の広大な海域を確実に守っていく必要がある。海洋分野の成長戦略を進める観点からも、海運、造船及び港湾の競争力強化は喫緊の課題となっており、国を挙げて取り組む必要がある。

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 現下の円高は、我が国の輸出競争力を低下させ、足下の国力を大きく削ぐ要因となっている。今後、海事産業の維持発展と雇用の確保を図るため、行き過ぎた円高の是正に向けて、大規模で実効ある金融緩和政策や財政出動を実施し、最低でも90円台に是正できるように、為替におけるイコールフットイングの実現に全力で取り組む。

2 造船産業の基盤整備に向けて環境整備を図る。

を図る。

- (1) 武器輸出三原則に関して「防衛装備品等の海外移転に関する基準についての内閣官房長官談話」が昨年末に発出されたが、今のところ具体的な指針が示されていない。今次談話は、海事産業基盤の維持改善に寄与し、その成果は国益に資することから、日本の造船技術を国際的に平和利用するため、国側による運用面でのガイドライン、基準などの策定に取り組む。

- (2) 資源小国である我が国にとって再生可能エネルギーの活用は、国民生活や経済社会の存立に不可欠である。我が

国の造船技術による浮体式洋上風力発電の実現は、日本の成長に貢献することから、早急に洋上風力発電の普及促進を実現するための環境整備を図る。

- 3 内航暫定措置事業の円滑かつ着実な実施、船舶の特別償却制度の期限延長・恒久化をはじめとする各種税制の整備、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度の活用等により代替建造を促進し、経営基盤を強化するための諸施策を推進する。また、国内海上貨物の安定輸送に不可欠なカボタージュ制度を堅持する。

- 4 我が国外航海運業の収益悪化要因となる円高是正に向けた取り組みとともに、日本外航商船隊の国際競争力を確保し、経済安全保障を早急に確立するため、平成24年度税制改正大綱に盛り込まれたトン数標準税制の拡充につき、その確実な実現を図る。また、来年度税制改正では、船舶の特別償却制度の延長・恒久化を図る。

5

海上輸送路の要衝であるソマリア沖・アデン湾および日本経済の生命線といえるペルシャ湾とアジアを結ぶアラビア海及びインド洋を航行する船舶の安全を確保することは貿易立国である我が国にとって極めて重要であることから、(沿岸・周辺国との協力、ReCAP A P*の拡大などを図るとともに)日本籍船に対して武装ガードを乗船させるなどの検討を含む所要の措置をとることにより、関係者が一丸となって海賊問題に適切に対処し、我が国経済と国民生活に不可欠な物資の安定供給に努める。

※ アジア海賊対策地域協力協定 (ReCAP: Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) (わが国の主導により策定されたアジアにおける海賊対策のための協力協定。2006年にシンガポールに情報共有センターを設立。現在の締約国は15カ国。)

注 (一) 内及びReCAPの説

明は下関タウンミーティング後に追加。

- 6 内航船員の高齢化、造船業の技術・技能の継承問題等に対処するため、学校教育の充実を含め海事・海洋産業に関わる人材の確保・育成を推進する。

- 7 人口減少、高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するとともに、安全で安心な地域の移動手段を確保するため交通基本法の早期制定を図る。

以上でございます。

古賀座長 ありがとうございます。
今の取りまとめ案につきまして、いかがでございますでしょうか。遠慮なく御発言をお願いします。

大内全日本海員組合組合長代行 ただいまの決議についてでございますけれども、内容的には全く異存がございません。ただ1つ、この決議の補強、補完という観点で一言申し上げます。

5の海賊問題のところでございますけれども、かつてマラッカ海峡に海賊が頻発した時期がございました。マラッカ海峡周辺国との

協力関係によって、極めて有効な形で現在推移をしているということでございまして、それはこの中にもございますけれども、今ソマリアからずっとインド洋まで海賊が出てまいりまして、そういう中で、かつてのマラッカ海峡のところ、これは海上保安機関の関係者が集まっています、通称リキャップと言われていると思います。そういうことからいたしますと、この武装ガードもそうですし、インド洋沿岸国との連携強化という中で、リキャップの拡大、延長という考え方も、ぜひ重要ではないかと思っておりますので、その辺の御趣旨をぜひこの中に入れていただければ大変ありがたいと思っております。以上でございます。



古賀座長 貴重な御提言ありがとうございます。

した。そのほか、ございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

では、取りまとめ案の修正につきまして、今の御意見を十分踏まえまして、衛藤会長に御一任いただくこととして、一部修正の上、公表したいと思っております。よろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

古賀座長 ありがとうございます。では、そのように取り計らわせていただきます。

■閉会

古賀座長 それでは、最後に当たりまして、衛藤会長の方から、取りまとめのごあいさつを賜りたいと思います。お願い申し上げます。**衛藤会長** 1時間半にわたりまして、皆様方の貴重な御意見を御開陳いただき、ありがとうございます。下関アピール、ここに決断も調いまして、最後に大内さんの方からリキャップの拡充についての御意見もありました。これをしっかり決議の中に盛り込みたいと思います。

たくさんの意見が出ました。特に前文部大



臣でいらつしゃいます高木先生、また政務官の城井先生もいらつしゃいました。

いろいろな御意見も出まして、とりわけ下関の山口県立下関中央工業高校の機械・造船科の松田先生にもおいでいただきました。貴重な御意見もいただきました。本日このタウンミーティングをやりまして、よかったなと、やはりタウンミーティングに出て意見を開陳して、成果が出たなということですねばならないと思います。ですから、小さな問題であるけれども、大事な問題である高等学校、いわゆる造船科があるのは3校しかないということですから、24年度予算においても補正なり、あるいは25年度の新しい予算なり

に、いわゆるインフレターゲットではありませんが、産業教育に特化した予算のターゲットを私ども海事振興連盟としても決めて、確実な成果が出るようにしなければならぬと思います。前大臣、よろしく。現政務官もこれは、お二方が責任を持ってしっかりとやってまいりましょう。

それから、深刻な問題は、旭洋の社長からありました、いわゆる造船工業会の工場立地、インフラですね。これについても、国の直轄でないと厳しいぞという話がありました。もつともなことだと思わうですね。民間の方に、それを全部やってくれといっても、なかなかグローバルスタンダードの中で競争していくのは大変だと思えます。今日は海事局長も来ておりますが、この辺のところを検討しなければならぬと思います。将来、船の、シップリサイクル条約が発効したときも、シップリサイクルのヤードを民間で作ってやってくれなんて言っても、これは無理な話なので、やはり公共としてのインフラの整備の問題もありますし、その手前の問題もあるわけでして、私ども議連としての取り組みもしっかりしてまいりたいと思っております。

円高対策について、各団体の皆さんからたくさん出しました。高木先生がお話しになったとおりでございます、大変難しい問題です。とりわけ我が国は、いわゆるGDPに対する国、地方の長期の債務残高が1000兆円というようなことでございまして、比率が195とか200とかになりました、ギリシヤやイタリアやスペインよりもはるかに高いという問題がありますために、元気よくFRBのようにインフレターゲットを2%と打ち出せない問題もあると思えます。ぴしつと1%ではなくて2%打ち出せば、いわゆる10年ものの国債の金利が今0.9%ですが、これが一気にね上がるというような心配もあります。

平成23年度予算でも、国の長期債務の金利だけでも9兆9000億、予算措置が、金利だけの分です。22年度予算は決算で9兆7000億、金利だけです、元本はまた別です。こんなことが大変心配をされているわけでございます。市場介入の問題も限界ありということ。非常に難しい問題がありますけれども、しっかりとした大所高所からの取り組みを与党、野党、政府一丸となつてやらなければならないと思えます。

海運造船業界、海運界もそうですが、グローバルスタンダードによる、いわゆるイコールフッティング、グローバルスタンダードを求めて競争したいというのはもつともな話でございます。その中に法人税率の問題とか、法人税実効税率の問題ということがあるわけです。また、トン数標準税制の問題、いろいろ国内外、税制を整える問題がございます。これもしっかりとやってまいりたいと思えます。とりわけトン数標準税制拡充のための内航海運の問題、例えば、新しく内航海運暫定措置法の事業の推進の問題といったこともあわせてありますが、御案内のとおり、私どもとしては、海上運送法の改正によりまして、トン数標準税制を拡充していくことになるわけですが、いろいろな法律案につきまして、今日は与野党国会議員そろっておられるわけですが、附帯決議については、相当、一歩も二歩も踏み込んだ附帯決議を、我々海事振興連盟として、検証し、点検して、しっかりと踏み込んでいかなければならないと思います。必ず事前に海事関連の法律については目をしっかりと通して、まさに修正のにおいのする、修正すれすれの附帯決議、あるいは修正ということもあるでしょう、そ

んなことを強く打ち出していく必要があると思っ
ていて、そこでございます。

我々、国ができることは、法人税の実効税率を国際競争が可能なレベルに下げる。これはできるわけです。我が国の法人税の実効税率は40・69でございまして、世界の法人税の実効税率の平均が26%ですから、お隣の韓国が24・2%、中国が25%で、日本は40・69という数字では、先ほど皆さんの御意見がありましたように、本当に2割から3割ハンディを持つていことになるわけでして、これからの、我が国の産業の空洞化、あるいは雇用の空洞化を引き起こさないためにも、焦眉の急の問題だと考えております。海事振興連盟のみならず、国政の緊急政策課題として取り組まなければならないということを改めて感じているところです。

それから、市長さんから、災害時多目的支援船についてのお話がありました。これにつきましては、私ども、災害時多目的支援船（病院船）の建造推進議員連盟を作っております。まして、私は会長を仰せつかっております。これにつきましても3000万円の調査費を第3次補正予算でつけまして、今、調査をしております。2月末には中間報告、3月には

最終報告をいただき、平成24年度病院船建造のための設計費を補正で計上したいと思っております。そして、議連としては、25、26年度に、1隻はぜひ建造にという思いで進んでいるということ。全国の関係自治体から、それぞれ大変期待が寄せられていることも申し上げたいと思います。

それから、シーレーンの確保につきましては、皆さん方がお答えになったとおりでして、非常に深刻な問題ですが、ややIMOも、お話があったとおり、ちょっと温度差があるんですね、これは。だからIMOの方にも、もっと切迫した気持ちで取り組むように、日本政府を押し、また日本の国会を押し、強く要請しなければならないと思っ
ているところでございます。

また、このIMOにおきまして、公的なガイドのこと、民間ガイドのこと、いろいろなことが話されると思います。それまでに万が一のトラブル、事故がないようにと願うばかりですが、それはそれとして、しっかりとした対応をしていかなければならないと思っ
ているところ。です。

老朽船の問題やら、いろいろな問題が出ました。1つ1つの問題につきまして、今日は



海事局長がお答えをされましたので、我々議連としまして、よくよく連携しながら、前に、前にと引っ張っていきたいと思っ
ているところ。でございます。

カボタージュのことを御心配の向きがありました。が、このことについては、海事振興連盟としても大変関心も多ございまして、東日

本大震災の経験からしても、このカボタージュにつきましては堅持するということで、しっかりと対応してまいります。国土交通大臣がこのカボタージュの堅持をしつかりやれば、絶対的に堅持はできると思っております、我々議連としても、そのように対応してまいりたいと思っております。

今後とも、皆様方の一層の御指導や御支援を切にお願い申し上げます。とりわけ当underline地区は、まさに我が国の海運、造船、あらゆる海事産業の中核基地でもあります。この下関から、新しい次の第一歩を踏み出したと確信しております。

私はかねてから、これから海洋国家日本は海事立国であると、当然ですが、海から見た日本、海から見る日本の国づくりをやるうと言っております。今まで、海洋国家日本であるにもかかわらず、我が国はどちらかというと内陸のパワー、ランドパワーにとらわれ過ぎていないか。いわゆる海の力、ランドパワーからシーパワーへの国づくり、こんなことを我々議連として取り組んでまいりたいと思っております。

高木先生を初め御列席の先生方、また、今日は秘書さんも御出席ですが、それぞれ御関

係の先生方、一致協力をいたしまして、我が国の海事産業振興のために、あらゆる努力をすることをごにこにお約束いたしまして、取りまとめのごあいさついたします。

皆さん、今日はどうもありがとうございます。(拍手)

古賀座長 衛藤会長、ありがとうございます。

時間も参りましたので、本日のタウンミーティングはこれで終了とさせていただきます。本日は、本当にありがとうございます。(拍手)