



海事振興連盟

境港タウンミーティング

日時：平成25年3月2日(土)

午前12時00分～午後2時30分

場所：境港商工会議所会館3階 大会議室

■開 会

事務局（植村） それでは、「海事振興連盟

境港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ご紹介します。

まず、海事振興連盟会長、衆議院議員、衛藤征士郎先生。（拍手）

海事振興連盟副会長・事務総長、衆議院議員、高木義明先生。（拍手）

衆議院議員、赤澤亮生先生。（拍手）

衆議院議員、山本博司先生。（拍手）

衆議院議員、亀井亜紀子先生。（拍手）

参議院議員、川上義博先生の代理の方がお見えでございます。（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を申し上げます。

衛藤会長 連盟会長として一言ごあいさつを申し上げます。

国際国家日本、そして海洋国家日本、海事



立国日本のまさに戦略拠点であります境港市におきまして第13回タウンミーティングを開催いたしましたところ、皆様方には多数ご参加を賜り、まことにありがとうございます。特に公務、政務ご多端な島根県知事の溝口知事、また鳥取県知事代理の藤井副知事、さらには境港市の中村市長、また松下克市議会議長、境港商工会議所の堀田収会頭、また境港市観光協会長の榊田知身会長を初め、政界、官界、経済界の地元の皆さん、お忙しいところまことにありがとうございます。心から敬意を表し、感謝を申し上げます。

また、いかにこのタウンミーティングが大事であるかということは、ただいま106名

の国会議員の皆さんからメッセージをちょうだいいたしました。総理のメッセージがないのはちょっと寂しかったんですが、「どうしたんですか。総理のほうにご案内しましたか」と言ったら、「すみません、ご案内をしております」ということです。次回からは必ず総理のほうにもご案内をお願いしたいと思います。

また、役所のほうからは、森海事局長、また山縣港湾局長を初め関係のそれぞれの幹部に出席をいただいております。

また、地元の県の幹部の皆さんにもご出席をいただいております。ありがとうございます。

今日は、皆さん方からいろいろ忌憚のないご意見をいただきまして、それを私どもがこれから策定する海洋基本法の中にしっかりと反映させたい。また、アベノミクスの一本の大きな柱である成長戦略にこれを生かしていきたい、このように思っております。海事立国日本にとって必要不可欠なものでありますし、またアベノミクスの推進、成功のためにも、また環太平洋国家の一員としての役割と責任を果たすためにも、海事関連産業の振興

というのは極めて大事です。

また、早速平成25年度予算を成立させた後、4月になれば平成26年度の予算編成に向けての動きも始まりますし、また平成26年度の税制改正大綱に向けた動きも始まります。こういったことをしっかりと視野に入れまして、きょうの第13回境港タウンミーティングの成果をしっかりと反映していきたいと考えております。

なお、今御紹介いただきました国会議員の皆さんは高木副会長・事務総長を初め全員が海事振興連盟のメンバーであります。現在衆参244名の国会議員が海事振興連盟に参加しております。議連としては最大の議連です。数だけではなく、数にふさわしい質、それを伴うように我々も頑張っております。ぜひ、指導や御支援を心からお願ひ申し上げます。会長としてのごあいさついたします。

なお、地元の皆様には、開催に当たり特段のお世話をいただきましたことを厚く感謝、お礼を申し上げます。

ありがとうございます。（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当連盟加盟の衆議院議員、赤

澤亮正先生にお願いいたします。

先生、よろしく願います。

赤澤座長 私は、今道路港湾などとあわせて海上保安庁も担当する国土交通大臣政務官を



務めております。日ごろから大変温かくご指導をいただいております地元の皆様を多数お迎えし、そしてまた地元境港に21年間務めた国土交通省の諸先輩、森海事局長、そして山縣港湾局長を初め多くの同僚の皆様をお招きをしてこの会を開けることは、大変大きな喜びとするところでございます。海事振興連盟の一員として、衛藤会長、そして高木事務総長御指導のもとしっかりと海事の発展に努めてまいりたいと思っておりますので、どうかよろしく願います。

ありがとうございます。(拍手)

それでは、議事進行をさせていただきます。

■ 来賓ごあいさつ

赤澤座長 海事振興連盟の境港タウンミーティングに多数ご出席を賜りまして、本当にありがとうございます。

本日は、「地域における海事産業の役割とその発展」、これをテーマといたしましてタウンミーティングとして議論を進めさせていただきたいと思っております。本日議論させていただく内容につきまして皆様に忌憚のないご意見をお伺いし、海事振興連盟として一定の方

向性を見出していききたい、このように考える次第でございます。今日は、あらかじめご発言を希望されておられる皆様に順次ご発言をいただき、その後ご自由に皆様からのご意見などをちょうだいしたいと存じます。

最初に、来賓の鳥取県知事、平井伸治知事から順にごあいさつをいただきますが、知事所要のため大阪からテレビでごあいさつをされるということでございますので、どうかよろしく願います。

平井鳥取県知事 皆様、こんにちは。本日は、ようこそ鳥取県境港にお越しいただきました。衛藤会長様、高木副会長様、また赤澤政務官、そして山本先生、亀井先生、心から歓迎申し上げ、海事関係の皆様、造船関係の皆様、船舶工業界の方々など、心から歓迎を申し上げます。私ども、境港をこれからまたご視察をいただき、ご議論をいただくこと、大変に光栄に存じます。

衛藤会長から高らかにアベノミクスのお話がありました。つい先般、境港は妖怪の町ということもございまして、サラリーマン川柳ならぬ妖怪川柳というのを募集しております。優勝しましたのがこんな歌でございます。「世も末か河童が皿を売りに出す」、こう



いうことであつたわけでございますが、そんなふうにならないようにぜひアベノミクスで盛り上げていただきたいとお願いいたしております。

きょうは溝口知事もお見えでいらつしやいますけれども、溝口知事と二人三脚で日本海側の海運を担おうと頑張っているところでございます。ここ境港は両県にまたがる港でございます。まして、実は今日日本海側で一番外国人の旅客数の多いところでございます。それは、ロシアや韓国に通ずる航路ができたことなっているわけでございますが、このように今日本が変わろうとしているところで、日本海側の港の重要性というのはいささか高ま

らなければならないと思います。実は、ここは日本海を仰ぐところでございますけれども、国境の町という意味合いがあるわけであります。戦略的にも重要であります。また、

アジアが経済センターになつておりますので、その中でどういうふうにも物流や人流を起こしていくのか、これが日本海側の港の重要性を語らなくてはできないと考えております。その意味で、赤澤政務官など、外交省の森局長様、また山縣局長様を初め関係者の方々にお願いを申し上げておりますが、国際フェリーターミナルなど我々としても戦略的な連携事業を官民連携でやっていくエントリをしたいと思います。ぜひとも境港をご視察いただき、その重要性に考えをいただければありがたいと考えております。

せっかく、境港にいらつしやいました。皆様、本当にラッキーでございます。カニの季節に間に合つてございますので、是非、力一杯、カニも楽しんで帰っていただければ有り難いと思います。

そして、ズワイガニ、皆様召し上がるだけでなく、お持ち帰りをいただくと、ご家族も喜ばれるということになろうかと思いま

す。そんな高いものという方のためには、紅ズワイガニという安いものもございまして、それもまたお楽しみいただけるかと思えます。

是非とも、実りあるこのたびの会になりますこと、大成功を心からお祈り申し上げ、大阪からのメッセージいたします。

本日に今日はありがとうございました。

(拍手)

赤澤座長 平井知事、ありがとうございました。

それでは、引き続きまして来賓のごあいさつを続けさせていただきます。

島根県知事、溝口善兵衛知事、よろしくお願いたします。

溝口島根県知事 一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、この境港におきまして日本海側で初めてのタウンミーティングがこのように盛大に開催されました。関係の皆様のご尽力に心から御礼を申し上げる次第でございます。海事連盟の衛藤会長を初め関係の皆様方には、海事振興にご支援をいただいておりますことに心から感謝を申し上げます。

ご承知のように、日本海をめぐる地域、口

シアの極東部、韓国、そして中国東北部などにおきまして経済発展が急速に進んでおります。人々の生活も豊かになり、質のよい日本の産品や日本の観光に対する関心なども近年著しく高まっておるところでございます。そういう意味におきまして、この境港を中心としてこうした大陸の諸国とどのように交流を進めていくか、観光を進めていくか、これは先ほどの平井さんのお話にもありましたようにこの地域の最も大きな関心の一つでございます。こういう面で私ども地元も鳥取、島根一緒になって努力をしておりますけれども、国におかれましてはぜひともご支援、ご理解を賜りたく存ずる次第でございます。きょう



は地元からいろいろなご要望などもご披露を申し上げたいと思っておりますのでございます。

次に、島根全体としましていくつかの問題があります。それは離島隠岐をめぐる問題でございますけれども、例えば隠岐との交通は航路で結ばれておるわけでございまして、隠岐航路というのがあるわけでございますが、島民2万2000人の生活を支えるとともに、年間40万人の乗客を運んでおります。この境港にもその船が着くわけでございます。島根のほうには七類というところに着くわけでございます。この隠岐航路でございますが、やはり運賃が高いわけでございますね。

島が近いと、橋をつくりまして国道として整備されると。しかし、遠いとフェリーか、船になるわけでございまして、そういう意味で隠岐航路というのは動く国道だというふうに言っているわけでございます。そういう意味で、国道を利用するあるいは本土で鉄道を利用する、そういうふうな形でこの隠岐航路というものが利用されるようにならなければならぬ。これは長年国に要望しておりますけれども、この機会に改めましてご紹介を申し上げます。

それから、竹島の問題でございます。竹島は隠岐の島町に属するわけでございます。竹島が日韓間で領土として見解の相違があるために、漁業につきましては、ご承知のように漁業協定を日韓で結びまして暫定水域というのを設けておるわけでございます。竹島の周辺では韓国の実力支配によって漁はできませんけれども、その暫定水域におきましては日韓両国の漁船が漁をする。先ほどのカニの宝庫でもあるわけでございまして、非常に豊かな漁場でございます。しかし、韓国漁船の無秩序な操業でありますとか資源管理に対する理解の不足でありますとか、山陰の漁業者が非常に困っておるわけでございます。実は、山陰の漁業者が利用する港は境港における漁港が非常に多いわけでございます。そういう意味で、この境港と日韓間の漁業問題というものも深い関係があるということでございまして、ぜひともこの点につきましてもご理解を賜りたいと思うわけでございます。

また、昨年の1月初めには、北朝鮮における政権の変更等に伴っていろんな動きがございまして、北朝鮮の住民の方が小船で隠岐島に着くといったようなことがございました。そういう意味で、今日も防衛省からご参加で

ございますけれども、そうした安全・安心の問題というのもこの海域であるということでございます。この点もご理解、ご支援を賜りたい次第でございます。

私どもからの関心事項としてそういうようなことがございまして、国におかれまして一層のご支援、ご検討のお願いをこの機会にする次第でございます。

最後になりますけれども、島根のPRを1点だけ申し上げます。今年5月には出雲大社で60年に一度の大遷宮というのが行われます。三重の伊勢神宮では20年に一度の式年遷宮がございます。一緒にPRをやっております。機会がございましたら出雲大社のほうにも皆様方においていただければと思いますので、ご紹介をした次第でございます。

終わりになりますけれども、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ご発展をご祈念申し上げまして、ごあいさついたします。

ありがとうございます。(拍手)

赤澤座長 溝口知事、ありがとうございます。

それでは、もうひと方来賓者からごあいさつをいただきます。地元境港市市長、中村勝

治市長、よろしくお願いいたします。

中村境港市市長 地元境港市市長の中村でございます。一言ごあいさつを申し上げたいと思います。

本日は、海事振興連盟の衛藤会長を初め、国会の先生方、そして海事関係の皆様、さらに国土交通省を初め関係機関の多くの皆様方に私どもの境港にお越しいただきまして、まことにありがとうございます。心から皆様方を歓迎申し上げます。そして、この海事振興連盟のタウンミーティングを数ある日本海側の港の中から私どもの境港を選んではいただまして、大変光栄に思うところでございます。ありがとうございます。



私どもの境港市でございますが、人口は3万6000人であります。面積は28平方キロ、およそ5キロ四方という大変コンパクトなまちでございますが、いろんな顔を持っているまちでございます。

1つには国の特定第3種漁港境漁港がございます。昨年は3つほど順位を落としました。全国で6位の水揚げ量でございました。

そして、もう一つが、ご案内のように水木しげるロードというのがございます。NHKの朝の連ドラの際には年間370万人という観光客にお越しいただきましたが、昨年は270万の皆様にお越しいただき、大変にぎわいを見せているまちでございます。『さかなと鬼太郎に逢えるまち』、こういうことで全国へ情報発信を一生懸命やっているところでございます。

そして、もう一つの大きな顔が国の重要港湾であり、一昨年日本海側の拠点港に選定されました境港がございます。そして、ソウルに週3便定期の航空路を持っております米子鬼太郎空港、海と空の2つの外に向けての玄関口を持っているといったまちでございます。今この海と空のまちを活用して、対岸諸国への言わば、「北東アジアに向けた西日本

のゲートウェイ」になろうということで、鳥取、島根両県、そしてこの圏域の市町村挙げて一生懸命取り組みを進めているところでございます。

先ほど平井知事のお話にもございましたけれども、境港からは中国、韓国に向けた定期のコンテナ航路もございしますが、もう一つロシアのウラジオストクと韓国の東海、そして私どもの3カ国を結ぶ、日本海では唯一の定期の貨客船航路を持っております。この6月で満4年になりますけれども、安定運航を続けておりまして、この3年半のうちに韓国と日本の間の旅客数を見ますと9万人を超える方がこの船を利用して行き来をしていて、この大方が韓国からのインバウンドの観光客でございます。この地域の活性化に大きな役割を果たしている、そういったところでございます。

そしてまた、昨年はクルーズ船の寄港も16回ございました。今年はこれを上回る寄港が計画されております。中でも、乗客が3000人乗られる13万トン、14万トンクラスの新船も寄港予定をしておりまして、これらの寄港する岸壁、ターミナルの整備が急務になっておるところでございます。



本日は「海事業の役割とその発展」をテーマにいろいろな意見交換をさせていただくというところでございますが、日本は四方を海に囲まれて資源の乏しい国でありまして、海運ということは我々の生活、産業活動の生命線でございます。そういった点において、海事振

興連盟の皆様の取り組みは、私どもにとりましても大変力強い、ありがたいことだと感謝をいたしております。そして、本日の決議案の中に境港の重点整備ということにもお触れいただいておりますので、大変ありがたいと思っています。私どもも、境港のさらなる発展に向けて圏域を挙げて全力で取り組んでまいりたい、このように思っておりますので、どうぞ皆様におかれましては一層の御理解とお力添えを賜りますように、この席をおかりいたしましてお願い申し上げます。次第でございます。

最後になりますけれども、海事振興連盟のますますのご発展と皆様の一層のご活躍、ご多幸を心よりご祈念申し上げます。歓迎のごあいさつにさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

(拍手)

赤澤座長 中村市長、ありがとうございます。

■地元来賓者のご紹介

赤澤座長 それでは、ここから地元の来賓者の皆様のご紹介をさせていただきます。

まず、鳥取県副知事、藤井喜臣様でございます。(拍手)

境港市議会議長、松下克議長でございます。(拍手)

ここからお3方、境港管理組合の議会を代表していただいて、副議長、小沢秀多副議長でございます。(拍手)

議員、安田優子様でございます。(拍手)

議員、森岡俊夫様でございます。(拍手)

引き続きまして、環日本海経済活動促進協議会会長の足立統一郎会長でいらつしやいます。(拍手)

境港商工会議所会頭、堀田収会頭でいらつしやいます。(拍手)

結びに、境港市観光協会会長、梶田知身会長でいらつしやいます。(拍手)

■ 地元経済界及び海事業界、海事団体代表の現状報告と要望

赤澤座長 それでは、引き続きまして、まず地元経済界、それから海事業界の皆様からご

発言をいただき、次いで全国規模の団体の順でご発言をお願いしたいと思います。

それでは、事務局のほうでご紹介を申し上げます。

事務局(植村) まず、境港商工会議所副会頭、奥森清様、お願いいたします。

奥森境港商工会議所副会頭 境港商工会議所の副会頭をしております、奥森でございます。本日はどうぞよろしく願います。

商工会議所としては、焦点を絞って一つの考え方を今日は申し上げたいのですが、先ほど中村市長から話がありましたように一昨年から大型船クルーズが頻繁に来航しております、本年も昨年以上の寄航があると聞いております。これを当地のビジネスチャンスととらえ、その対応策としては、やはり乗船客へのおもてなしを一番考えていかなければならないかなと思っております。

全国の港で展開している状況を調べますと、やはり各地域で町歩きというシンブルな対応が乗船客にとって一番好評を博していると聞いております。幸い、境港市は水木しげるロードを初め、これを案内するボランティアガイド等については充実しております。しかしながら、外国人に対して通訳する人材が

若干足りない状況です。また、クルーズ船の乗客の国籍を見ますと、韓国、中国が大半ですが、今後は少なからず欧米系の方々も来訪されるということを聞いておりまして、この3カ国語がおのおの話せる通訳確保はまさに喫緊の課題ではないかなと思っております。

現在境港市では、客船に対してさまざまなセレモニーを催しておりますが、その後の展開といいますか、上陸から若干連動性に欠けるといことが我々の問題ではないかなと思っております。確かに観光会社のルートで周辺地域を観光される方は多数いらつしやいます、これとは別に個人で行動したい方も相当数あると聞いておりますので、先ほど申



し上げました町歩きが必要となるわけでございます。そこでこれを打開するには、やはり組織立った機関がヘッドとなって、先ほど申し上げましたように町歩きをしていただきながら町並みの観察、それに伴う当地の文化も体験していただき、例えば簡単な食事とかお土産の購入とかをサポートすることが必要ではないかと思っております。

これらを踏まえ、境港商工会議所としてその一翼を担うよう検討しておりますが、基本的には担当部会長を選任し、各部会長及び会員企業から選抜したメンバーで組織を立ち上げたいと思っております。

なお、この案については商工会議所のほうで内部協議をいたしまして、行政側の連絡先という位置づけのもとで、先ほどの観光協会様を初めとして商店街、各種団体とも連携しながらどうすればおもてなしができるか、早急に対応策をまとめたいと思っております。

さらに商工会議所の機能を生かし、島根県及び鳥取県の商工会議所連合会と幅広く情報交換をするともに、各地域で企画などを検討していただくような積極的な働きかけをしていく予定でございます。特に中海、宍道湖、大山圏域という地域連合を活用し、滞在

時間が短いお客様に対し、おのおのの地域でおもてなしの独自性を構築するとともに、早急に実行すべきだと思っております。

以上のように、クルーズ船の来航は当地にとってまたとないビジネスチャンスでございます。これは地域経済に大きく寄与してまいります。したがって、先ほど申し上げておりますように町歩きサポート対応を当面の課題と位置づけ克服しながら、積極的に関与していききたいと思っております。

以上のようなことでございますが、何といつても一番大事なことは、やはり貨客船ターミナルの事業化を早急に実現していただくことであると思っております。どうかよろしく願います。

ありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） 続きまして、日本旅客船協会隠岐汽船代表取締役社長、木下典久様、お願いいたします。

木下隠岐汽船代表取締役社長 島根・鳥取県旅客船協会会長の木下でございます。

海事振興連盟の国会議員の先生方、御来賓、関係者の皆様方には、日ごろから旅客船事業に対しまして格別のご支援、ご協力を賜り、厚くお礼を申し上げます。また、このた

びのタウンミーティングをこの境港市において開催していただきましたことに、地元旅客船協会としてはまことにありがたく、感謝を申し上げる次第でございます。

さて、私も旅客船業界が現在大変な危機感を持っておりますのが燃料油の高騰でございます。もともと旅客船事業者にとって燃料油は、運航コストの中の比率が極めて高く、直接経営を圧迫しがちであり、しかも値動きが先行き不透明なため、ここ数年経営計画さえも立てられないのが現状でございます。先物商品市場の値動きや中東周辺の政情不安等に加え、最近の急激な円安によりますます原油価格は高騰に拍車をかけており、も



はや自助努力だけでは経営改善を図れる限界を超えており、早急な支援策を願うところでございます。

また、環境問題対策等の一翼を担うモーダルシフトの推進を実効あるものにするために、軽油引取税の恒久的な減免措置や船舶燃料油税制の見直しなど、補助的な政策樹立が必要かと思えます。

隠岐航路の現状につきましては、過疎化による人口減少や少子高齢化による島民利用の減少、公共事業の縮減による工事車両、ビジネス客の減少、さらに経済低迷から旅行の手控えによる観光客の減少など、経営的に大変厳しい状況下にあります。一方で、離島住民の唯一の足として住民が日常生活を営む上で重要な生活航路のため、人流、物流ともに安定的な運航が求められております。また、隠岐島は、国境離島として豊富な海産物の供給基地としての役割以外に、領域や排他的経済水域の保全など、国家の安全保障上も非常に重要な役割を担っています。しかしながら、輸送人員、輸送物資等の大幅な減少、燃料油の急激な高騰によりまして航路の安定が脅かされております。

今まで国会議員の先生方のお力添えによ

りまして、「離島航路運航高度化等実証調査事業」、さらに「離島航路運航効率化利便性改善実証事業」等隠岐航路へのさまざまな国の支援事業の導入、島根県、鳥取県及び地元自治体からは、航路維持のための経営再生計画達成への積極的なご支援等々、皆様方のご理解、ご支援に対しまして心から感謝をしております。重要な離島航路の維持のため懸命な努力をいたしているところでございますので、今後ともご指導をいただきますようお願いいたします。

平成26年3月には、現有の超高速船にかわってジェットフォイルを導入することとなり、現在運航準備作業が進められております。これにより超高速船の通年運航が可能となり、利用者の利便性の確保、交流人口の拡大、観光客の誘致等々地域振興につながるものと期待されています。しかし、隠岐海峡の特徴として、波の波長が短く、航海中大きな島影がないため北西の強風を長時間受け、海峡は比較的水深が浅く、起伏が多いため、三角波が発生するなど、全国のジェットフォイル運航会社の中で海象条件は極めて厳しいという実態がございますので、安全で、安定した運航のために、リアルタイムで波の高

さ、周期を知ることができると波浪計の再設置を強く希望するところでございます。このことは、旅客船のみならず、漁業関係者、付近を通過する全船舶の安全上大いに役立つことになります。

また、隠岐海峡ではクジラ目撃回数が多く、特に超高速船においては過去何回も接触事故が発生し、大きな被害をこうむっております。超高速船と鯨類などの衝突事故は人命にかかわる重大な問題となっており、最近でも他の航路において3件の接触事故が報告されております。現在国の指導のもとで得る安全対策は実施しておりますが、さらに精度の高い衝突回避機器の早急な開発が関係行政機関の指導によりなされることを期待いたします。

最後になりましたが、島根・鳥取県旅客船協会は、地域の公共交通と位置づけられ、地域住民の生活に欠かせない交通機関であり、観光船は地域の観光産業を第一線で支える重要な役割を担っております。今後とも引き続き皆様方のご理解とご尽力を賜りますようお願いいたします。

本日はありがとうございました。(拍手)
事務局(植村) 続きまして、中国小型船舶

工業会福島造船鉄工所取締役会長、福島邦光様、よろしくお願いいたします。

福島福島造船鉄工所会長 島根県の手事振興協会もやらせていただいております造船所でございます、また海手のことについていろいろ仕事をさせていただいております福島でございます。

当地境港でございますが、漁船基地でございます。そのことは先ほどからいろいろお話をさせていただいて、このことにつきまして言うことはございません。ただ、漁船なるものが皆さん方がお使いになっているのが20年以上なのです。もう古いのです。

ということはどういうことかと申し上げますと、20年前ぐらいでございますとまだ油が40円台で、今は90円近くになっています。倍です。ということと、とてもお金がたまらないし、返済も計画できないから新造船の計画ができないのです。水産庁あるいは鳥取県におきましていろいろな施策を講じておられるのですけれども、根本的に将来円安の傾向がございます、燃料も上がることでございます。そこで、何かの方策をとらないことには漁業というものが全国的に成り立っていかないのではないかと思っております。もちろん



震災もございまして、今日、実は中古船を探すといっても、中古船がないのですね。そういう状態です。ですから、これは補助ということを考えていただかなければしょうがない時代になっております。

それには、これは本当にご提案で、簡単なことではないと思いますけれども、魚1匹100グラム当たり2円の税金といていいのか、負担金といていいのかはわかりませんが、そういったものをお付けいただきますと、これは掛け算、割り算でできますけれども、要するに40円近い金ができるのです。これを漁業者の皆さんに燃料チャージとして配布できれば何とか漁業が成り立っていくので

はないかということでございます。これは、財務省並びに税金が上がる時期で大変厄介なこととございまして、徴収するほうも、これを配布するにもなかなか工夫が要ることだろうと思います。しかしながら、そういうことをしなければいけない時代になっております。

それと、漁業者が自分とった魚の値段をつけることができます。これは市場という競争でもって決まりますので、実は昨日からイワシがとれておりますが、実際はその値段は余計にとれば下がってしまうのです。これは根本的な問題でございまして簡単ではございませんけれども、ぜひ漁業のためにご尽力あるいはご発想を何とかできないものだろうかとかご提案を申し上げる次第でございまして、もう一つございまして、水産庁と運輸省の問題でございます。

このところは95トンの漁船を例にしております。95トンの船ですからあまり大きな船ではございません。船員が作業しておりますと、そこへ波が打ち込んでまいります。それを防ぐにはどうしたらいいかというと、キャンバス製のテントを張るわけですね。そういったしますと、実はトン数法という運輸省の規則によりましてトン数が増えてしまうので



す。船が大きくなったわけではないのに、潮が入ってくる覆いをするだけでトン数が5トンも上がってしまうのです。そうすると、どういうことになるかといいますと、100ト

ンを超えると、1000トンを超えるからこの設備とこの設備が要るよ、こうなるのです。

その95トンの例でいいますと、無線設備であるとか油と水を分離する設備を付けなさいと。ただ労働条件が船員さんのためにということで申請したもので、船が大きくなったわけではないのに400万円も船主さんはお金を払わないといけない、こういうことが起こるわけでございます。これは農林省と運輸省でございますけれども、これはやっぱり調整が必要なことではないかと思えます。

実は、ILOによりまして、今後船員室の長さ、それからベッドの長さを大きくしなさいという国際条約を日本も批准することになっています。そういたしますと、居住区を大きくしないといけないですから、どうしても魚を積むところあるいは貨物船においては積荷の場所を狭くしないといけないというようなことが起こるわけですね。この国際法との関係もありますので、これもなかなか難しい点ではあります。本当に漁船等においても将来の漁船のことを思いますと大変心配でございます。

これに関連いたしましたして実は海洋汚染防止法というのがございまして、いわゆる窒素酸

化物対応のエンジンを付けなさい、こういうことになっています。ところが、古い船でも、少しトン数が大きくなってしまつと、前のエンジンが付けられないですね。新しく値段の高いNOX対応のエンジン、いわゆるNOX規定といえますけれども、窒素酸化物が出ないエンジンを付けなさいということになってしまいます。

こういうなかなか難しいところがあつて、国際規則もあるのでございますけれども、漁業界にとつては大変な世の中になつてくるわけでございます。そういった調整をお願い申し上げます。

それから、今度は造船所の側に立つた話でございます。実は入札制度というのがあります。官庁船というのがございまして、官庁船で要求されるのは、必ず同じ型の船を作ったことがあるのかという実績主義。したがつて、新規参入はできないんです。これもちょっとおかしい制度でございまして、物理的にできない造船所にやらせるということではできないのでしようけれども、そういったあまりにも規制を設けるといふのはちょっと競争原理に反するだろうと思ひます。

それから、最低価格というのを入札はつけ

られない。だから、いくら安くてもいいんですね。以前は下限もつけておられた。ところが、最近では青天井なんです。だから、いくら安くてもいい。そうしますと、下請の方に御協力いただいたり、本当に大変なことで仕事をなさっております。そういったことも御改善いただければと思う次第でございます。

それから、島根県の問題になりますけれども、島根県の宍道湖というところが47年に大水害に遭いまして、これを国土交通省地方整備局でもって改修をやられました。これは3点セットということになっておりまして、実は上流にダムをつくること、そしてダムから出た水を直接宍道湖に流さないで大社湾に抜いてしまう、これが第2でございます。それで、第3は、松江の真ん中を流れております川を改修する。これが3点でございます。第1と第2は大体工事が終わりました、あとは3番目の松江市内の川の補修ということになっております。

ところが、松江の川の幅を約20メートル広げるとどういうことが起きるかという、橋を3つかけられないといけない。

ところが、20メートルで3・5メートルの深さが標準なんです。この3・5メートル

も実は大変おかしい話で、島根県が突然3・5メートルに変えてしまったのです。松江港がなくなつたから5メートルを3・5メートルにするよと。実は国土交通省も知らなかったのです。ですから、3・5メートルなのですが、幅を20メートル広げて、3・5メートルですから、断面積は75平米しか増えないですね。

ところが、そういうことをせずに下を掘りますと、川幅は200メートル近くございまして、70センチ掘れば水は流れるのです。しかも、戦争中でさえ海軍の命令で掘らせたのです。実は造船所がいっぱいありまして、そこで海軍の船ができているのです。その海軍の船が出ないと困るということで掘らせたのです。ところが、戦後はその掘りがなくなりました。ですから、掘らなければ宍道湖の水はなかなか中海に流れてこないということでございます。どんどん川は埋まっていつておるわけでございます。だから、これはまた考え方が違うのではないかと。お金をかけなくても、川底を掘ると。橋を3つかけるといのは随分お金がかかってしまうんですね。いろいろと出雲工事事務所のほうに言っておりますけれども、20年前の計画をお変えにならう

としません。これはやっぱり先生方のお力でないとできないことだろうと私は思っております。

どうぞよろしくお願い申し上げます。ありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） 続きまして、日本船主協会副会長、五十嵐誠様。

五十嵐日本船主協会副会長 日本船主協会副会長の五十嵐でございます。日ごろから海事振興連盟の先生方には大変お世話になっておりまして、厚くお礼を申し上げます。

早速当協会の要望をご説明申し上げます。

第1は、何度も申し上げておりますが、海運税制でございます。

ご案内のとおり、1月に取りまとめられました税制改正大綱では、船舶の特別償却制度の延長および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感謝を申し上げますとともに、国土交通省当局のご尽力、並びに造船業界にも大変なご支援をいただきましたことを厚くお礼申し上げます。

我々外航海運業界は、国際競争力を維持しながら我が国の経済安全保障の確保に貢献す



べく、より一層努めてまいります。租税特別措置法の早期成立につき、引き続き皆様のご支援を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

それから、少し気の早い話になりますけれども、次回の税制改正では特定資産の買換特例、いわゆる圧縮記帳制度の延長などがございますので、こちらにつきましても引き続きご支援を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

2番目の問題でございますが、いわゆる海賊問題でございます。

昨年は、ソマリア沖・アデン湾における海賊件数がその前年の約3分の1程度の75件

にまで減少いたしました。しかしながら、その襲撃海域は東側ホルムズ海峡に近いオマーン湾にまで拡大しております。依然として海賊の脅威は低下しておりません。海運各社は、海賊の攻撃が凶悪化するなか、自衛措置を講じておりますけれども、自ずと限界のある状況となっております。

こうした中、今国会に日本籍船舶への民間武装ガードの乗船を可能とするための法案を提出していただけると伺っております。先ほど申し上げましたように海賊件数が減少しているというのは、1つには武装ガード乗船の普及が貢献しており、逆に言えば武装ガードを乗せられない船舶が狙われやすい状況になっているとも言いかえることができると思っております。ぜひとも本法案が今国会で成立するよう、また使い勝手のよい制度となりますようご支援いただきたく、お願いを申し上げます。

最後に、近々に策定されます新たな海洋基本計画に国際競争条件の均衡化への継続的な取り組みや海賊対策等が盛り込まれ、適切に実施されるようよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

どうもありがとうございました。（拍手）



事務局（植村） 次に、日本外航客船協会理事長、中本光夫様。

中本日本外航客船協会理事長 日本外交客船協会理事長の中本です。本日は、このような機会を設けていただきまして、誠にありがとうございます。

私どもから、1点要望といいますが、ご提案を申し上げたいと思います。

私どものクルーズ船の運航会社は、その寄港地を選定するにあたって、上陸後のツアーで訪れることができる観光地の魅力だけでなく、街まで行かずに岸壁だけを散策したいというような乗客も多数いらっしゃるために、港の賑わいですとか地元の人々との触れ合

い、そういったものも一つのテーマになっております。

そのため、北海道の各港、あるいは青森港といったような港では、入出港のセレモニー、それから岸壁における各種イベント、観光案内手伝い等のためのクルーズサポートクラブの立ち上げ等、官民一体となってクルーズ船の誘致活動に力を入れているところでございます。

また、一般市民を対象といたしました「船内見学会」なども積極的に実施しております。しかしながら、ご当地、境港につきましては、着ぐるみの鬼太郎とねずみ男に出てきていただいて花束をくださったりして、それはそれで非常によろしいかと思うのですけれども、客船の誘致に非常に力を入れていらっしゃるということでございますので、そういうことから考えると、少々他港と比較して寂しいという意見も実は寄せられております。

先ほど商工会議所副会頭の奥森さんのほうから体制を整えて強化をしたいという力強いお話がございましたけれども、私どももいたしましても、他港と同様に入出港のセレモニー、それから岸壁におけるイベント、それからポートチャージの減免等色々な工夫を組み

合わせていただいて、ぜひ歓迎体制を強化していただきたいと思います。そうすれば、クルーズ船の乗客にとって本当に魅力的な港になると思いますし、その結果クルーズ船の入港回数も増加し、地域経済の発展に大きく貢献することになると考えておりますので、ぜひよろしくお願いしたいと思います。

以上でございます。

ありがとうございます。(拍手)
事務局(植村) 続きまして、日本造船工業会企画部長、寺門雅史様。

寺門日本造船工業会企画部長 日本造船工業会の寺門と申します。本日は、このような機会をいただきまして、ありがとうございます。衛藤会長を初めとする海事振興連盟にご所属の先生方におかれましては、日ごろより海事産業へのご理解とご支援を賜りまして、まことにありがとうございます。

それでは、日本造船工業会から、日本の造船産業を国の重要産業に位置づけていただき、成長戦略において活躍できる産業の一つに加えていただきたいということにつきましてお願いをさせていただきますと存じます。

先ほど衛藤会長からもお話がございましたように、今年は海洋基本計画の見直しの時期



であり、また防衛大綱や中期防衛力整備計画を見直しされるというふうにも伺っております。

日本の造船業は、国産の造船技術で私たちの生活、安全・安心、領海、領土、経済、雇用を後方から5本の柱で支援いたしております。

1本目の柱でございますけれども、国民の生活を守り、安心した暮らしを支えております。日本の造船業が建造した船によって世界第6位の海を持つ日本の平和と地域の安定が守られております。海外から輸入した船で日本を守るということが難しいということは、想像にかたくないと思います。護衛艦1隻の

建造に携わる日本企業は2500社を超えております。

2本目の柱でございます、日本の貿易、物流を支えていくということでございます。世界の海に浮かぶ外航船の36%、国内物流を支える内航船の100%が日本で建造されており、日本の国内はもとより、世界の物流の生命線を、船をつくるということで支えております。

次に、3本目の柱でございますが、日本の工業水準、経済、雇用を支えております。海事業業の市場規模は9兆円、雇用規模は造船企業だけで13万人、すそ野は広く、日本の産業、経済、雇用に大きく貢献させていただいております。

4本目の柱ですけれども、再生可能エネルギーを支えることができるよう努力を重ねております。電力不足が叫ばれる昨今、立地、景観、騒音などの問題が少なく、陸上より安定した風力発電が可能な造船技術を要した浮体式の洋上風力発電に期待が高まっております。

最後に、5本目の柱でございますが、海洋資源開発を支えております。洋上での石油、天然ガス生産が世界的に拡大する中、メタン

ハイドレートやレアアースなどの海洋資源探査には日本の高度な造船技術が不可欠であると考えております。造船なくして資源大国への転換は困難ではないかと考えております。また、先日新聞発表がございましたように、造船、商社、研究所などで構成される新たな海洋開発の研究開発を行うための技術研究組合が2月に発足いたしました。海洋資源開発への第一歩としての期待が込められております。

以上、申し上げましたように、5つの柱が崩壊すると我が国の安全保障への危機につながるというおそれがございます。ぜひとも造船業を国の重要産業に位置づけていただきまして、その重要性を次期海洋基本計画、それと次期中期防衛力整備計画にも反映させていただくとともに、成長戦略で活躍できる産業の一つに加えていただきますようお願いを申し上げます。

どうもありがとうございました。(拍手)
事務局(植村) 最後に、全日本海員組合副組合長、森田保己様。

森田全日本海員組合副組合長 全日本海員組合副組合長の森田と申します。よろしくお願いいたします。本日は、このような発言の機

会を与えていただきまして、ありがとうございます。衛藤先生、高木先生を初め、海事振興連盟の諸先生方並びに本日ご出席をいただいております皆さん、平素より本組合の活動に特段のご協力、ご理解を賜りまして、大変感謝をしております。

さて、境港は三方を生みに囲まれまして、日本海側の重要港湾として栄えてまいりました、日本海有数の港町であります。また、水産資源にも恵まれ、水揚げ量第3位を誇りまして、日本海最大の漁港でもあります。そして、隠岐諸島への海の玄関口といたしまして島民の生活に寄与している大変重要な航路でございます。ただ、島民の大幅な減少、また



観光客の減少によりまして非常に厳しい状況になっております。行政支援を受けて航路運営をしているのが実情でございますが、離島航路は住民の生活航路として非常に大きな役割を担っておりまして、この維持、存続ができる実効ある活動のご支援をよろしくお願いしたいと思います。

また、水産業に従事いたします船員の高齢化ということが顕著になっておりまして、若者が漁船に乗船をする、こういう環境づくりをすることが急務という状況になっております。

平素より私もいろいろな要望をさせていただいておりますが、本日はまた改めまして3点御要望をさせていただきたいと思えます。まず1点は、先ほど船主協会のほうからもありましたけれども、海賊問題でございます。今日までの政府、関係省庁の方々と並びに現場におかれまして、日々海賊対処行動に従事されている自衛隊員、海上保安庁の方々の御協力によりまして日本関係船舶の安全確保にご尽力をいただいているということに對しまして、改めてこの場で深謝をしたいと存じます。

我が国は、国民生活、経済活動などに不可

欠なエネルギー資源などの多くを海上輸送に依存しております。その海上航路でありますソマリア・アデン湾の海賊略奪行為の発生件数は、我が国を初めとする各国のさまざまな対応によりまして減少しているものの、インド洋、さらには西アフリカ地域にまで拡大しております。依然としてその脅威は続いております。船員船舶の安全確保のため、沿岸周辺諸国との一層の協力によるアジア海賊対策地域協力協定、いわゆるReCAPといえますけれども、この枠組みの延長拡大をした切れ目のない護衛活動を具現化するとともに、海賊略奪行為の根絶に向けてましてソマリアの経済と社会を安定させ、我が国の経済、国民生活に不可欠な物資の安定供給に努めていただきたいと存じます。

2点目といたしまして、本四架橋関連、フェリー、旅客船航路の維持、存続の問題でございます。平成26年からご案内のように導入予定の高速道路全国共通料金化制度に伴いまして本四高速道路料金の値下げが実施されると、地域住民を支える足として、そしてまたモーターシフトの受け皿といたしまして、そして緊急災害時の輸送手段として、また高齢者などの交通弱者の足として公共交通機関の

役割を果たし、厳しい経営環境の中で生き残ってまいりました航路も、早晚減便、減船、航路廃止をせざるを得ない、こういう状況に陥ることは必至でございます。そういう意味では港町を中心とした地域社会、地域産業



に与える影響ははかり知れないものがございます。つきましては、総合的な交通体系の整備、港湾使用料の軽減などによりまして航路が維持、存続できる政策的な取り組み並びに十分な支援策を講じていただきたいと考えているところでございます。

そして、3点目といたしましては船員税制の早期確立でございます。海洋国家である我が国におきまして、経済安全保障、食糧安全保障というものを維持する上で大きな貢献を果たしております、我々はそう自負しておりますが、船員の数は、外航、内航、水産ともに将来的な不足が深刻な状況になってございます。これを計画的に増加させるべく政策を打ち出すことは急務でございます。その一環といたしまして、自治省内簡の廃止に伴う住民税の軽減、所得税を初めとする船員に対する政策減税の早期実現に向けた取り組みを推進していただきたいと存じます。

諸先生方並びに政府関係者におかれましては、さきに述べましたおのおの政策の推進につきましてさらなるご尽力を賜りたいと存じます。

本日はありがとうございました。(拍手)

赤澤座長 大変熱のこもったご要望をお聞か

せいただきました、本当にありがとうございました。

■行政サイドからの対応状況について報告

赤澤座長 それでは、今日は国土交通省、それから水産庁、さらには防衛省からも来ていただいておりますので、ただいま承りましたご意見、ご要望についての取り組みの現状あるいは対策などについて、行政サイドから、指名を申し上げます順番で、手短にお話をいただきますと思います。

大変ご要望が多かったのなかなか難しいかと思いますが、森局長、お願いします。

森国土交通省海事局長 海事局長の森でございます。本日は、日本海側で初めての境港のタウンミーティングで、地元の海事業界の皆様を初め直接ご意見を伺う機会を設けていただきまして、本当にありがとうございます。

また、海事振興連盟の先生の皆さんには海事行政に対してのご理解とお力添えをいただきまして、本当にありがとうございます。

ここ1年に限りましても、前の国会において、海事三法の改正、それからトン数標準税制、それから船舶特償制度の延長等、おかげ

さまで私どもの期待以上の成果を挙げることができました。私どもとしては、これらの施策について引き続き確実な実施を図ってきたいと考えております。

また、各参加者の方から御要望がありましたとおり、今後海賊対処のための民間武装警備員を日本籍船に乗せられるような法律の制定、それから今後策定されます海洋基本計画、それからアベノミクスの3本の矢の一つであります成長戦略に、海運、造船あるいは海洋産業をきちんと位置づけをしていきたいと考えております。

また、離島航路、それから本四航路、これらの維持のためのいろんな施策につきまして



は、地方自治体のご理解、ご協力も得ながら引き続き取り組みを進めていきたいと考えております。

また、軽油引取税とか燃料油の高騰対策でございませけれども、これらにつきましても、ほかの輸送モードとの連携を図りながら引き続き取り組みを進めていきたいと考えております。

それから、順不同になりますけれども、船員の関係でございしますが、住民税の減税等船員の税制については、これもまた地方自治体のご理解が必要ですので、私どもとしても全面的にバックアップをしていきたいと考えております。

それから、福島造船さんからありました、漁船のオーニングの件とか中古エンジンの件でございませけれども、よくわかりだと思えます。国際条約に基づく国際ルールの枠組みがございませので、この中で私どもとしてもできる限り工夫のできるものについては工夫をしていきたいと考えております。ぜひ最寄りの運輸局とご相談いただきたいと思っております。

それから、超高速船の安全の問題のご提案があったと思いますが、衝突回避のための機

器の問題がりましたが、これは現在メーカーと大学等が連携して改良等に取り組んでいるというふうに聞いております。ぜひ成果をご活用いただきたいと思います。

以上、簡単ではございますけれども、ご意見に対してのご回答にかえさせていただきたいと思いますが、私どもは、現在海運、造船は大変厳しい状況ではありますが、まだまだ伸びしろのある産業であると思っております。特に太陽等新しい分野、成長著しい分野への取り組みを進めていくことによって、日本が世界に誇れる、いわゆる海事クラスターですね、まだまだ発展の余地があると思っております。そういった成長に対しての積極的な取り組みを海事振興連盟の皆様のお力添えを得ながら力強く進めていきたいと思えます。ぜひご理解を賜りたいと思えます。

ありがとうございます。（拍手）

赤澤座長 ありがとうございます。

山縣局長、お願いします。

山縣国土交通省港湾局長 港湾局長の山縣でございます。

まずは、外航客船協会のほうから、客船クルーズにつきまして魅力を高めるような施策のご提案がございました。

実は、昨年の11月に全国クルーズ活性化会議という港の管理者あるいは地元、市等が入った団体、79団体が入っておりますが、もちろん島根、鳥取両県あるいは管理組合さんあるいは境港市さんも入っておりますしやいますけれども、そういった会議がございまして、クルーズの活性化についていろんな議論をしております。その中でも、どうやって港の魅力を高めていくのか、おもてなしのためにどういったことをしたらいいのか、その辺の情報交換とか施策についても議論させていただいて、それぞれの港でいろんな企画をしていただくような取り組みを私どもとしても支援してまいりたいと思っております。



それから、その関連で、地元の商工会議所のほうから、この境港におきます貨客ターミナルの整備といった話もございました。

まずは、この境港につきましては、先ほどのあいさつの中でもございましたが、韓国あるいはウラジオストクとの間のDBSフェリーの4年目ということで、あるいは外航クルーズもどんどん増えているということで、そういった大変努力されているということは私どもとしても評価しているところでございます。あわせて、今回国内航路を使ったトライアルとか、あるいは先ほどのDBSを使った国際輸送トライアルとか随分チャレンジなことをされているということで、その辺のことは大変評価しているところでございます。

一方で、貨客船ターミナルの件でございますが、これにつきましては、まずは今月の3月に募集が始まります官民連携調査、そういったものの中で、先ほどクルーズ船も大型化しているという話もございました。そういった大型化に対してどういうターミナルを作っていくのか、そういうプロジェクトの具体化といったものを進めていただきまして、これから管理組合さんあるいは地元境港市とし

て、今日は赤澤政務官もいらっしゃっていただけますけれども、ご指導をいただきながら早期に事業着手できるような環境について頑張ってまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

ありがとうございます。（拍手）

赤澤座長 引き続きまして、水産庁境港漁業調整事務所所長、竹葉所長、よろしくお願いします。

竹葉境港漁業調整事務所所長 水産庁境港漁業調整事務所の竹葉でございます。日ごろより水産行政の推進に当たりましてご支援、ご理解をいただきまして、この場をおかりしてお礼を申し上げます。

まず、漁船の燃油の高騰対策でございますが、これにつきましては漁業者と国が毎年度積み立てを行う基金を造成しております、これは22年度からでございますが、漁業経営のセーフティネット構築事業を実施しております。24年度からは、従来の補てん基準をさらに見直して使い勝手のよい事業にしているところでございます。予算につきましても、24年度補正と25年度の当初予算で予算をつけているところでございます。今後とも価格を注視しつつ、価格が異常に高騰した場合

には本事業で漁業経営の安定を支えていく基盤として適切に実施していくよう努めてまいりたいと思っております。

また、漁業経営は厳しい状況でございます。収益性の重視、生産体制の転換を推進するために、厳しい漁業経営の環境下でも操業を継続できるような経営体を育成するというところで、漁業の改革推進集中プロジェクト、こういったプロジェクトを実施しております。具体的には、省エネとか省人、省力化につながるような改革漁船の導入など、そういったものの実証事業等いろいろ取り組んでいます。

こういった事業を通じまして漁業経営体の



維持、育成を図ってまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。（拍手）

赤澤座長 引き続きまして、防衛省運用企画局事態対処課長、土本課長、よろしく願います。

土本事態対処課長 防衛省運用企画局事態対処課長の土本でございます。本日は、こういう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。

防衛省関係では大きく3点あったかと思えます。

1点目は、知事のほうからお話がありました安心・安全の問題でございますが、少しだけ説明させていただきますと、ご案内のとおり平素の海上における治安維持の所管は海上保安庁さんがやっておられると。ただ、平素防衛省自衛隊は何もしないということではありませんが、1日1回を基準として、日本海方面にP-3Cという飛行機を飛ばしております。そこで何らかの不審船等を仮に見つけたとしましたら、直ちに現場で保安庁さんの巡視船に情報提供させていただく、こういう対応を毎日やらせていただいているところでございます。



もう一つ、仮に海上保安庁さんのほうで対応が不可能という場合におきましては、海上警備行動、これは大臣が総理の承認を得まして命令をかけることができます。その場合は、海上自衛隊なりがその不審船対処ということの対応が可能です。

ただ、これも法律上可能だというだけではいけませんので、最近海上保安庁さんとは緊密に連携をとりながら実際にそういう共同対処の訓練とかも昨年10月に若狭湾でやったりしておりますので、そのような形で日々中央レベル、現場レベルにおきましても海上保安庁さんとの連携を強化しながら万が一の事態に備えて対応がとれるようにと努めていると

ころでございます。

あと、先ほどの件は、舞鶴総監の在原防衛部長のほうから後で補足させていただきます。

2点目、海賊の関係でございますが、本日、「ソマリア沖・アデン湾における海賊対処行動の現状」という資料を添付させていただいております。現在、海賊対処法上対処要綱というのは定めてまして、毎年1年ずつそれを更新するという形でやっております。現在の対処要綱は今年の7月で切れます。先ほど申しましたように、これまではずっと1年延長という形で継続してやっているところでございますが、先ほど日本船主協会さんのほうからもお話ございましたが、また7月の対処要綱改定前にいろいろ船主協会さんを初めとする関係のところとよく相談させていただいて、どういう形で自衛隊の海賊対処活動というものを継続していくのか、否かという点も含めましてよくご相談させていただきたいと思えます。

一点強調させていただきたいのは、現在この海賊対処活動自体は自衛隊の本来の任務という位置づけのもと対応させていただいているところでございます。

3点目、日本造船工業会様からありました

艦船の話でございますが、これは先ほどお話がございましたように、海上自衛隊の艦船の隻数を含めまして我が国の防衛力のあり方につきましましては、本年末までに防衛計画の大綱及び中規模を策定するのを政府として今現在検討しているところでございます。今日の時点におきましては、防衛省といたしましては、厳しさを増す安全保障環境を踏まえまして、我が国の防衛に万全を期すべく必要な防衛力を効果的に整備してまいりたいと考えているところでございますので、今後の検討ということになると思います。

私のほうからは以上でございます。(拍手)

赤澤座長 ありがとうございます。

防衛省からもうひと方、海上自衛隊舞鶴地方総監部防衛部長1等海佐、在原海佐、よろしく願います。

在原1等海佐 ただいまご紹介にあずかりました、在原です。事態対処課長の今のお話の後に、いわゆる現場の立場にいる者として補足的に申し上げさせていただきます。

まず、舞鶴地方隊につきましては、秋田県から島根県までの沿岸、約1600キロの海岸線を警備の担当区域としております。島根県知事のほうからお話ございました、昨年

1月の隠岐島の旅客船の関連につきましても、一義的には海上保安庁さんのほうで対応されましたが、同じ舞鶴に第8海上管区がありますので、そこは常に連携をとり、連絡をし、いざというときにいつでも対応できるという体制をとっております。

このように常に海上保安庁と一緒にいろいろな情報の共有を図り、何かあった場合にはいつでも対応できるという、この日本海については舞鶴がしっかり責任を持って防衛警備に当たるという体制に日ごろ努めております。これはこれからもそうのようにやっていく所存でございます。

それから、ソマリア・アデン湾における海



賊対処行動につきましましては、私は第2次、21年の7月からの派遣部隊指揮官で現地に行っております。それからもう3年半たっております。当時と変わらず、いかなる状況の中においても、引き受けた護衛船舶の安全はほぼ100%、いわゆる完全試合をやって初めて任務達成と。100回やって一回でも何か攻撃を受ければそれは任務失敗だと思って我々はやっております。これも、今現地で第14次隊が行っておりますが、同じようなつもりでやっておりますので、今後とも精いっぱい任務を達成すべくやっていく所存であります。

以上です。(拍手)

赤澤座長 ありがとうございます。

■出席国會議員コメント

赤澤座長 一通り行政サイドからの御回答をいただいたわけでありすけれども、これまでのご議論あるいはご意見をいただいた上で、私も国會議員から順次コメントをさせていただきますかと思っております。

衛藤会長については最後に取りまとめのコメントをいただきますので、まず高木先生からよろしく願います。

高木副会長 民主党衆議院議員の高木義明でございます。私は、海事振興連盟の一員といまして、衛藤会長のもと副会長・事務総長を仰せつかっております。党派を超えて、海事のことについて少なくとも政治的分野で我々は大きな前進と成果をおさめる、こういう思いでやっております。今日は、鳥根県、鳥取県の知事さん、副知事さん、ありがとうございます。また、地元の境港の市長さん、本当にありがとうございます。

私たちは、何といいたしても海洋立国でございまして、ややもしますとこの十数年間我が国は少子高齢化ということで内政問題が大きな焦点となっておりますがゆえに、外に



向かって目を開くということがなかなかできていないのではないかと。やっぱり我が国は海洋立国だということが、最近のさまざまな事例をもってようやくそういうものが国民の認識になってきたと思っております。そういう意味では今年は海洋基本法に基づく海洋基本計画の見直しの大切な時期になっております。今日出されました貴重な意見も、衛藤会長を通じて、先日も総会を開きまして、こういったことについて国の取り組みの中にしっかりと位置づけていくことになっております。

昨年は、海事局長からも紹介がありましたように海事三法が国会で成立いたしました。

まさにこれから我々はスピード感を持って海事関係の諸制度の前進を図っていかねければならないと思います。何といいたしても成長戦略。ただいまお話がありました、国際競争力をつけるというのは当然でございますが、同時に地方の活力をつけるということが大切ではないかと思っております。

特に地域産業においては、水産業の話が出てまいりました。離島航路の話も出てまいりました。燃油高騰によって仕事やりにくい。特に円安の中でのこれからの先行き不安

もあるでしょう。したがって、我々はそういう税制の取り組みについてもしっかりと議論をしていく必要があると思っております。離島航路の維持、これはまさに海の国道という位置づけで、このことについても政治の光を当てなければいけないと思っております。特にこの点につきましては、私たちがかねがね主張しておりました採算性だけでいいのかということになりましたと、少子高齢化の中で県民、鳥民の足を守るという意味では、やはり国全体の責務、いわゆる交通基本法的なものが必要なのではないかと考えております。

最後になりますけれども、造船においても、海運においても、水産においても、何といたしても人材育成がこれから当面の課題であります。船員の確保はもとより、きちっとした海事クラスター、造船技術のさらなる研究開発、そういったことに積極的に取り組む必要があるかと思っております。

どうもありがとうございました。(拍手)
赤澤座長 高木先生、ありがとうございます。

それでは、引き続きまして山本参議院議員、よろしく願います。

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、貴重な皆様方の御意見を賜ることができまして、本当にありがとうございます。

私はこの海事振興議員連盟の一員でもございます。公明党の漆原国対委員長が副会長でございます。また、当然所管の担当大臣が今回公明党の太田大臣ということもありまして、公明党を挙げてしっかりと超党派の議員連盟を含めて取り組んでいこう、そういう決意でございます。

昨年、山口県の下関のタウンミーティングにも出させていただきました。また、2010年でございますとか、尾道、今回を含めて3地域のタウンミーティングに出させていただきました。その意味では、私自身海事振興連盟に関しては深い思いがございます。私の出身は、四国の愛媛県八幡浜市というこの境港と同じように漁港町でございました。当時ずっとトロール漁船という形で150億ぐらいの水産の売り上げがございましたけれども、今はトロール船も1隻しかないという状況の中で70億近い売り上げになっってしまったということでございますけれども、その船を作る仕事を父が造船業として地域の中でやってきたわけでございます。今

いところその造船の会社の社長をしております。こうした海事振興という形で、特に中国四国地域を回らせていただいておりますが、その中でも、特に離島に関しまして、私も離島の75の島々を回らせていただきました。隠岐島にも4回ほど行かせていただきました。今、日本の6852の島々のうち有人島が418、さまざまな問題がある中で人口がどんどん減少し、そしてさまざまなハンデを持っている離島の方々を何とかしないといけないという超党派の思いが、離島振興法の抜本改正という形で昨年6月20日に成立いたしました。私も、公明党の立法の実務担当者で、7党の方々と半年間ぐらいかけて14回、そう



いう中で国の責務でしっかりそういった離島の方々を守っていかないといけない。隠岐島もそうでございますけれども、やはり航路の運賃が高い。6000円というのは住民にとって痛い。これはどの島に行ってもその声でございます。ですので、今回離島振興の中にも盛り込みましたけれども、やはりこれは別法で航路の運営のための法律をしっかりと整備していかないといけないということが超党派の議員連盟の大きな思いでございます。これからそうしたことも含めてさまざまな生活の道路とあわせて観光のためにも大きなものになってくる航路の安定的な支援というのは必要であると思っております。

そういう中でも、現実的には先ほどございましたように平成26年本四では大きく値段が下がってしまうということで、先日太田大臣のところへ玉野市長と高松市長とあわせてその思いをぶつけてまいりまして、早速それは協議会を含めてしっかりと作って対応していくというお話でございました。やはりこうした問題は、総合的な交通政策大綱を含めて道路とまさしく海の道という国道をあわせてどうしていくかというバランスをとった政策にしっかりと取り組まないと、フェリー会社を含

めて船の問題というのは残ってくるかと思えます。

そういう点とあわせまして、鳥根県、鳥取県に今年になりまして5回入らせていただきました。そういう中でも、境港の中心として観光、そして特に今安倍総理はクールジャパンという形での大きな成長産業の一つの柱としてアニメであるとか漫画であるとか日本の独特なものもたつております。そういう成長産業の大きな柱ということでは観光ということも一番の柱でございます。その意味で、太田大臣も、約1000万人の海外からの外国人ということも含めてどうそれを支援していくかということも、これはしっかりと与党の一員として取り組まないとけないという思いがいたします。

そして、先日の海事振興連盟の臨時会合の場で、海洋基本計画がいよいよ具体的な形ということ、そこでも私は発言させていたいただきましたけれども、やはり大事な人は人をどう育てていくかという中の海洋立国としてのそうした思いが教科書等に反映されていないのではないか、しっかりとそのことには具体的に取り組んでもらいたいということを山縣局長を含めてお願いしたわけでございます。

そういう部分では、人をどう育てていくかということもやらないといけないと思っております。

そしてもう一つは、海事局の予算が平成25年度予算は295億6000万円と。これは被災地の160億円を除きますと135億4000万という形でございますけれども、これは前年度対比が、わずかですけれども、落ちております。日本の予算の中で、確かに日本海におきましてもミッシングリンクの解消とか米子とこの境港の骨格道路とか必要な部分もたくさんございますけれども、海事予算という意味で135億円というのは明らかに少ないのではないかと。こういうことを含めて、超党派でこの海事議員振興連盟を中心として衛藤会長、高木副会長を含めてしっかりと取り組んでいくことが大変大事であると実感しております。

今日皆様方のお話をお伺いした中で、しっかりとそれぞれ党派を超えて頑張ってまいる決意でございます。

本日はありがとうございました。（拍手）

赤澤座長 それでは、亀井亜紀子参議院議員、よろしく願います。

亀井参議院議員 鳥根県選出参議院議員の亀

井亜紀子でございます。みどりの風という政党におります。今風前のともしびでありますけれども、昨年までは国民新党という政党に所属し、与党としてさまざまな政策にかかわっております。

私は、海が好き、船が好きという非常に単純な理由でこの海事政策に積極的にかかわっております。そして、もう一つの理由は、やはり日本が島国であり、海洋国家であるということを強く自覚するからであります。議員になる前に、国際交流事業でクルーズ船に乗り、外国の海に出ておりました。海の上にいた時間を全部足せば1年にはなるかと思えます。ですので、そういう意味でも海が非常に好きです。

私が今までかかわったこととして拠点港湾の選定があります。環太平洋という言葉はよく聞きますが、私はやはり環日本海。特に今経済成長しているのは中国、インド、ロシア、中近東、ユーラシア大陸のほうですから、かつてこの日本海側というのは、航空機が発明される前は日本の玄関でして、朝鮮半島からさまざまなものが伝わってまいりました。もう一度こちら側が玄関になれないか、そういう思いで取り組んでまいりまして、日



本の港湾は、日本海側も、太平洋側も選択と集中によって拠点港湾を設けるべきである。この地域においては境港、そして浜田が拠点港湾になったということに多少なりとも貢献できたのではないかと考えております。

それから、事業仕分けのときに、離島航路の補助金が切られそうになったときに、私は仕分け人でしたけれども、守るほうに回ったりですとかトン数税制の導入で税制調査会で発言をしたり、いろいろな場面で皆様とともにあったという思いで取り組んでまいりました。

今日いろいろ貴重な御意見をいただきました。燃料油の高騰の件、これはガソリンも同

じでございまして、かなりいろいろな方面から窮状を訴えられております。私も最大限努力をいたしたいと思えます。

福島造船の福島社長には、現場のお話、なぜ新規造船ができないかということについて貴重なお話を伺うことができました。また、大橋川の拡幅事業に関してですが、私は同じ感覚を持っております。20年前の計画というのが今の時代に合っていると思っておりますので、そのあたりも考え方を共有しております。

外航客船協会の方がおっしゃった港でのイベント、これは町歩きが非常に重要であるということとはよくわかります。特に1週間、10日海の上におりますと、はつきり言って陸に上がりたいというだけで、そこからバスに乗ってオブショナルツアーに行きたいとは思いません。ですので、やはり港の魅力を高めることというのは非常に大事ではないかと思っております。

その他、今日はいろいろ貴重な御意見をいただきましたので、また私も勉強して皆様の御期待におこたえしたいと思えます。

最後になりましたが、境港の皆様、受け入れていただきまして、ありがとうございます。

す。境港の妖怪は大変元気でございまして、時々隠岐島でもあの銅像を拝見いたします。どうぞ松江と一緒にこの中海圏域として発展していきたい、今後ともよろしくお願いいたします。

ありがとうございます。（拍手）

森海事局長 貧乏な海事局を励ましていただきました。まして、本当にありがとうございます。

海事局の予算は、先ほど山本先生から御紹介がありましたけれども、トータルで296億円ということでございます。一応前年比2・11倍ということでございます。

前回の大船渡のタウンミーティングで被災地の造船所の方々からいろいろ貴重な情報、御意見を伺いまして、予算の組みかえのときに、被災地の造船所の本格復旧のための予算ということ、私どもの従来の予算とほぼ匹敵する160億という基金を積んでいたいただきました。その結果として2・11倍になったということでございます。

したがって、本体予算については、おっしゃるとおり昨年と比べると微減でございますけれども、0・97ということで横ばいということでございます。その限られた予算の中で今回は海洋フロンティアへの挑戦ということ



で、今後大きく成長分野として期待される海洋産業に海運、造船が参入していくための予算を積ませていただいております。海洋産業の戦略的育成のための総合対策として計上させていただきます。

それから、その他浮体式の風力発電でございますとか、それから一般商船の競争力を高めるということ、従来から取り組んできました、いわゆる省エネに関しての技術開発、これの第2弾ロケットですね、これの予算も計上させていただきました。

そういった意味では、金額は相変わらず非常に貧乏なのですけれども、海事振興連盟の先生方のご支援をいただきまして、明日への

成長につながる生きる予算をいただいたと思っています。

私も、まだまだこれで事足りているということではございません。先ほどちょっと申し上げましたけれども、海洋基本計画の見直しでありますとか今後成長戦略の話がございます。私どものやっている取り組みというのはまさに成長戦略のど真ん中だと思っておりますので、こういったところできちっと位置づけをしていただいて、さらに予算の増額に努めたいと思います。

激励、どうもありがとうございました。

(拍手)

赤澤座長 ありがとうございます。

■意見交換

赤澤座長 今日ご出席の皆様から何かご意見があれば自由に挙手をお願いして、ご意見を賜りたいと思います。

小沢副議長 境港管理組合の副議長をやっております、島根県議会の小沢と申します。

我が境港は日本海側の拠点港としてあるいはリサイクルポートの指定等々受けてはおるのですが、南のほうの5万トンパスに今客



船を着岸しています。そこには、製紙会社にとっていく木材チップが目の前にあるのです。景観の上からも、あれはにおいもするのですね、大変なお客さんに対するおもてなしだなと思うのですが、これを何とか早急に解消したいということで、今竹内工業団地の先端にクルーズ船専用のパスが欲しいという

ことで、国交省さんに事業採択の願いをさせていただいております。赤澤先生に大変お世話になっておりますが、これも、平成27年ですか、めどはついたようなことですが、我が境港全体を見渡した場合に、旅行区域あるいは港湾区域あるいはリサイクルポート区域とかそういう形でちゃんとその区域分けがされていないのです。これを何とかしかりできるように御支援をやってほしいと思います。

今後ACTA、アジア・クルーズターミナル・アソシエーションというものにシンガポールで調印した後、昨年は16隻に上るクルーズ船が入ってきて、今年はもう20隻以上の、例えばボイジャー・オブ・ザ・シーズとマリナー・オブ・ザ・シーズという姉妹船、13万トンですか、こういう大型船も入ってくるということで、ますます我が境港も全国のクルーズ船の寄港地として今後なっていくのではないだろうか。その点からもお国の御支援をぜひお願いしたいと思います。

今DBSクルーズフェリーを抱えている日本海側で唯一の港でありますので、これからロシアのウラジオストクに向けてのダイレクトコース、いろんな航路も今後は山陰両県で

考えていかないといけないという中で、やはり我々がお願いするのは先生方のお力です。で、その辺をお考えいただきたいなと思っております。よろしく願います。

赤澤座長 ありがとうございます。

日ごろから大変温かく指導いただいております小沢先生からご指摘をいただきましたので、大変ありがたいことに高木副会長から何か一言発言しろという温かいお言葉をいただきましたので、それは私のほうからお答えさせていただきます。

境港について、私も地元でありますので大変愛着を持っておりまして、港湾としても、漁港としてもあるいは魚、妖怪の町、とにかく発展してほしいということで、皆様にぜひご紹介をしたかったのは、大変な努力を今しめて実りつつあると。DBSクルーズという話も出ましたけど、国際クルーズ船について言えば、コスタ・ピクトリアという2000人クラスの船は既に入っておりますが、今年これから楽しみにことに25年度には3000人ぐらいの旅客が乗ってくるボイジャー・オブ・ザ・シーズという名前が出ていました。そういったものが複数回寄航すると。地元としては、先ほどお話もあった、

木材チップがあるところにお客さんをおろすという大変手荒といっているのか、おもてなしがまだ足りないところですが、非常な努力でその航路の中に組み込まれつつありまして、その努力にはぜひ報いたいものである。しっかりとシーズは掘り起こした上で何とか国あるいは自治体としても整備して応援してほしいということで、小沢先生のほうから27年度に着工のめどがついたらしいということをおっしゃったのですが、そのところは私のほうで事務的に説明しておかないと事務方が慌てるといけませんので、ハードルはあります。結局官民連携調査というものを行って、3000人クラスの船も来て



いるし、では10メートルぐらい掘ってやらな
いといけないね、航路も用意しないといけな
いねということの調査結果が、もつと手前か
らいうと官民連携調査の公募に応募して当選
し、調査の結果それぐらいのことをやらなけ
ればいけないという調査結果が出て、額で言
えば100億ぐらいの工事をやるべきだとい
うことが判明した上で27年度予算を要求する
と。そこで財務当局の理解も得て、国会でも
承認が得られれば予算化の道ということで、
一応すべてがうまくいったときの道筋はご紹
介し、それでやりたいという強い思いを持っ
ておりますが、ハードルはあるということ
をぜひご理解いただきたいと思ひます。私
は、地元の議員としては、それだけの努力で
3000人乗りを招致することまで成功して
いるわけですから、必ずこの道筋で実現した
いという覚悟と決意を持っておりますけれど
も、ハードルがあることはぜひご理解いただ
きたいと思ひます。

あわせまして、やはり私自身は、日本海国
土軸、今先輩国会議員の先生方、同僚国会議
員の先生方からもご紹介がありましたけれど、
大変重要だと思ひますので、10年以内ぐ
らいに首都直下地震、南海トラフ地震といっ

たものを覚悟しなければならぬ我が国にお
いて、太平洋側がかなり壊滅的な打撃を受け
たときに、日本海側でどれだけバックアップ
できるんだという視点で日本海国土軸と新た
な脚光を浴びていますし、経済面だけでいう
となかなか理解を得られずに、太平洋側が頑
張るからいいよって言われていたものが、あ
の東日本大震災の後、山陰と縁のない都会の
学者の方たちも日本海国土軸ということと言
うようになっていきます。なので、国土強靱化
あるいは友党公明党の言葉で言えば防災・減
災ニューデールという視点も入れて日本海
国土軸に新たな光を当てて、多極分散型の国
土形成をきちんと図っていかないといいけ
ない。その中で、海運についても、日本海側の
拠点港をしっかりと整備し、海事の振興を図
っていくということは、当連盟の大変重要な
仕事ではなからうかと。私は、その辺もしっ
かりと頑張っていきたいなと思ひている次第
でございます。

他にご発言、ご意見の開陳等はありませんで
しょうか。

溝口島根県知事 議論をお聞きしながら、地
元として若干広い観点から申し上げますと、
今安倍新政権は日本の経済の再生ということ

で金融、財政成長戦略をやっておられると。
みんな高く評価していると思ひます。やっぱ
り大事なところは、成長戦略をどういうふう
に進めるかというところがまだ見えておりま
せん。成長戦略といいますと、大体大企業の
先端技術あるいは最近の医療でありますとか
そういう先端技術を伸ばしていくというふう
に重点が置かれがちでございますけれども、
やはり地方を豊かにする、そういうことが可
能な時代にならなってきたておりますね。い
ろいろなビジネスが地方にできるし、まさに
海事振興連盟の境港での開催というのもそう
いうものの一環だと理解しておりますけれど
も、例えば造船でありますとかやや後退する



産業のように思われがちですが、先ほどの説明を聞きますと海上の風力発電でありますとかいろいろなことをおやりになろうとしていると。あるいは、運輸業につきましても、国際観光ということでは大変大事な役割を引き受けていて、山陰につきましてもそういう可能性が増えてきておりますね。地方がわがままを言っているということではなくて、むしろそういうクールな戦略をやるということが日本に必要なんだという構成をして打ち出していたで、これが大事なことはないかと思えます。

そういう意味でいえば、観光が一つありますし、あるいは林業ということもあるでしょうし、あるいは農業などにおきましても有機農業ということもありますし、むしろ円安になりますと中小企業の方々のほうが大きな影響を受けるあるいは漁業が影響を受ける、農業が影響を受けるということがあるわけですが、プラスとマイナスが必ずあるわけですから、そういう面には配慮した成長戦略というのをぜひ政府の中の施策に織り込んでいただくように、これはやり方をうまくやりませんと地方のエゴだとかいろいろ言われかねませんから、そう

いう工夫をぜひ本日出席の国会議員の先生方にはお願いしたいと思えます。

赤澤座長 一貫して国民が納得を得られるようなそういう戦略を立てて、しっかりと地方にも光を当てろというご主張だろうと思えます。しっかりと踏まえて対応させていただきたいと思えます。

■ 決議採択

赤澤座長 本日の議論はこの程度とさせていただきます。取りまとめの方法ですけれども、あらかじめ決議案は配付しております。これは大変重要な決議案だと思えますので、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、ご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します。

■ 海事振興連盟

境港タウンミーティング境港決議（案）

記

（日本外交商船隊の国際競争力の確保）

1 日本外交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25年度税制改正大綱に盛り込まれた船舶の特別償却制度の延長およびトン数標準税制の拡充の確実な実施を図る。

（海賊問題への適切な対処）

2 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わ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、アジア海賊対策地域協力協定（RECAP）の拡大を図るとともに、日本籍船舶に対して民間武装ガードの乗船を可能とする法案など所要の措置をとることにより、関係者が一丸となつて海賊問題に適切に対処し、わ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。

（海賊問題の海洋基本計画への適切な反映）

3 新たな海洋基本計画に、海運事業者の国際競争条件の均衡化やソマリア海賊対

策の強化等を盛り込み、適切に実施を図る。

(本四架橋関連航路の維持・存続に向けた支援等)

- 4 平成26年度から実施が予定されている全国共通料金金の導入により本州四国連絡高速道路料金が大幅な値下げとなれば、本四間航路などが壊滅的な状況に陥るのは必至であり、地域住民の生活に不可欠な移動権の確保の観点からも、影響を受ける事業者に対する事業継続や運航に必要な支援策を含め、交通基本法の早期制定とそれによる総合交通政策を推進することにより、国と地方自治体が一体となって、本四架橋関連航路をはじめ、道路偏重政策により影響を受ける航路が維持・存続できる十分な支援措置を講じる。

(日本人船員の育成及び確保)

- 5 わが国が海洋国家として発展成長を続けていく上で、自然災害など国家の非常事態における海上輸送はもとより、島しょ部の住民の移動権の確保に向けて重要

な役割を果たしている日本人船員について、個人住民税の減免を進めることにより課税の見直しを行うなど船員に対する政策減税の実現を図る。

また、引き続き日本人船員の育成及び確保を図るための諸政策を推進する。

(クルーズの振興)

- 6 境港の港湾機能の強化を図るとともに、クルーズ船の入港時において、他の港と同様に入港・出港セレモニーの活発化、岸壁におけるイベントの充実、可能な限りの船内見学会等を実施することにより、市民・県民にとって益々クルーズ船の魅力が浸透し、クルーズ会社およびクルーズ船の乗客にとっても魅力的な港になるよう取り組む。

(海洋産業の早期産業化)

- 7 新たな海洋基本計画では、海洋立国日本の海洋産業の発展が、経済立国日本の一翼を担えるよう、戦略分野ごとに具体的な数値目標、達成時期、産官学の役割分担を明示したロードマップを策定し、早期産業化を図る。

(海洋開発の基盤産業となる造船業の成長戦略の展開)

- 8 新たな海洋基本計画では、国民の生命線を守り確保し、本格的な海洋開発に取り組むために、その基盤産業となる造船業をわが国の重要産業と位置づけ、成長戦略を展開する。

(艦艇建造基盤の維持)

- 9 新たな海洋基本計画では、造船や海洋の技術基盤を支えてきた大きな柱である艦艇建造基盤を維持するために、ODAの活用等による船艇の海外輸出も含め、平成3年度中期防衛力整備計画並の建造隻数を確保することを明記し、新防衛大綱、次期中期防衛力整備計画に反映させる。

(中小造船事業者の省エネ船技術開発に関する支援等)

- 10 熾烈な国際競争化にある中小型造船事業者が商船分野において国際協力銀行、政府系金融機関などを利用しやすくなるような対策、中小型造船事業者の省エネ

船開発等の技術開発に対する助成、国の研究機関等による支援を講じる。

(水産業の苦境を打開するための施策の推進)

11 水産業の苦境を打開するため、高騰する漁船燃料油価格の緩和策、漁船作業環境の改善対策、エコシップ事業の推進及びこれら対策の推進に係わる体制・基準の整備などを講じる。

(旅客船事業者の燃料価格高騰等に対応した税制措置等)

12 旅客船事業者にとって燃料油は運航コストの中で比率が極めて高く、最近の中東周辺の政情不安等に加え最近の急激な円安により、ますます原油価格の高騰に拍車をかけ、経営を圧迫する要因となっている。また、環境問題対策等の一翼を担うモーターシフトの推進を有効なものにするため、軽油引取税の恒久的な減免措置や船舶燃料油税制の見直しに取り組む。

(超高速船の安全で安定した運航の確保)

13 波浪計の設置、精度の高い衝突回避機器等により隠岐海峡における超高速船の安全で安定した運航を図る。

(北東アジアゲートウェイ「境港」の重点整備)

14 我が国の経済再生や国土強靱化を推進し、日本海国土軸を形成するため、複合一貫輸送に対応した貨客船ターミナル整備事業の調査実施・早期事業化、国際物流ターミナル整備事業の早期完成、および外航クルーズ船の寄港において円滑な受入れを行うための十分なCIIQ体制の確保など、北東アジアゲートウェイ「境港」の重点整備を実施する。

以上

平成25年3月2日

海事振興連盟

赤澤座長 ありがとうございます。

今の取りまとめ案についていかがでございますでしょうか。御意見があれば承りたいと思います。

よろしければ、本内容にて「境港タウンミーティング境港決議」として対外的に公表

し、当連盟の今後の政策推進課題とさせていただきます。よろしければ拍手をもって御承認いただきたいと思います。

(拍手・承認)

赤澤座長 ありがとうございます。



■ 閉 会

赤澤座長 それでは、本会合の終わりに当たりまして衛藤会長よりごあいさつを賜ります。

衛藤会長 限られた時間でありましたが、平井知事または溝口知事を初め皆さん方から提言あるいは示唆に富んだご意見をいただきました。今日のこのタウンミーティングの成果が必ず実を結ぶようにしたいと思っております。

また、知事さんを初めいろいろご意見がありました。特に離島航路にしっかりとした支援策ということでございまして、国道には陸の道と海の道と2つあるわけですが、陸のほうの国道整備には相当なコストをかけるわけですね。また、高速道路でも、新直轄事業といつて特別な支援策をとるのですが、海はどうかという問題山積なんです。ですから、戦後一貫して我が国は陸から出た日本という視点で、いわゆるランドパワーを中心ということをやってきたわけです。戦前はそうではなかったと思うのですが、やはり我が国の国力を高めるためには海事の強化が必要だと思えます。そういう視点から私も海事



振興連盟もしっかり取り組んでまいります。

また、私は先般韓国の朴槿恵新大統領の就任式に行つてまいりました。就任式には7万人以上の人が集まりました。シヨックを受けたのが、韓国は重要にこれから位置づける国として、1番に米国、2番中国、3番日本、4番ロシア、こうやったんですね。何せ7万人の前ですからね、非常にシヨックを受けました。先ほどから境港は、東アジアの戦略的拠点港、ハブ港なんです。いわゆる東アジアに向けたゲートウェイです。そういうことを考えますと、対韓国との関係は竹島問題があります。この竹島問題を私どもも真正面から解決するようにしないといけないと思いま

す。ややもすると、竹島問題を先送りにした、あるいは斜に構えて真正面から取り組んでいないという批判もあります。これは大変な問題でありまして、竹島問題と真正面に向き合つて、早く解決するためにあらゆる努力をしなければいけない、こういう思いを強くいたしました。

そしてまた、行く行くは中国13億数千万、朝鮮半島7000万以上おるわけですが、こういった地域との大きな交流が必要になってくると思います。そういった東アジア全体をにらんだ観点からも、私も海事振興連盟は、先ほど亀井さんからお話がありました。全くそうでありまして、環太平洋と同じように環日本海、そういう位置づけをしっかりと軸としてこれから頑張っていきたいと思つております。よろしく願ひいたしたいと思ひます。

今日はどうもありがとうございました。
(拍手)