

海事振興連盟 徳島タウンミーティング 平成26年6月14日(土)



海事振興連盟

徳島タウンミーティング

日時: 平成26年6月14日(土)

午後0時00分～午後2時30分

場所: ホテルサンシャイン徳島アネックス3階「鳳凰の間」

■開会

事務局(植村) 激励メッセージを紹介(別掲リスト参照)。

参加国会議員を紹介。衛藤征士郎衆議院議員(会長)、高木義明衆議院議員(副会長・事務総長)、後藤田正純衆議院議員、石田祝稔衆議院議員、福山守衆議院議員、白石徹衆議院議員、山本博司参議院議員、中西祐介参議院議員、井原巧参議院議員、三木亨参議院議員、山本順三参議院議員代理(柴田泰彦秘書)。

■主催者あいさつ

衛藤会長 海事産業の総合的かつ一体的な発展を期するために、中央と地方のバランスのとれた振興策を推進することがタウンミーティングの目的である。国の財政支援、税制の支援等、グローバルスタンダードをクリアし、イコールフットリングで海事関連事業を進めるためのバックアップが、301名の国会議員の所属する海事振興連盟の務めである。海から見る日本の国づくりを目指したい。



■来賓ごあいさつ

飯泉知事 徳島の現状を報告する。徳島は徳島小松島港があり、国際貿易拠点の赤石地区は、平成23年3月に、四国で最大処理能力を持つガントリークレーンを設置した。釜山をはじめとする海外に向けての荷物を増やしている。金磯地区、本港地区は、豪華客船を誘致している。津田地区に270メートル、マインス8・5の耐震ベースが直轄事業として進行中である。県は、国の事業に対して協力、後背地を整備し、東京、九州、四国を結

ぶ一大拠点にしていく所存である。大阪ベイエリアの外洋の入り口が徳島小松島港であり、関西広域連合の中で、姫路港、徳島小松島港、和歌山港と一体的な運用を検討中である。今回の徳島タウンミーティングのテーマは「徳島における海事産業の役割とその発展」であり心強い。

鈴江第二副市長 市長の祝辞を代読。「徳島において、背後県の流通拠点として重要な役割を果たしている徳島小松島港沖洲（外）地区は、現在、国の直轄事業として増加が見込まれるフェリー貨物や船舶大型化への対応はもとより、大規模地震発生時における物流機能確保に向けた複合一貫輸送ターミナルの整備が進められており、今後、沖洲（外）地区はさらなる陸上輸送と海上輸送の拠点として重要な役割を果たすと思われる。徳島市も、徳島東部地域の中核都市として、本市の将来像、心踊る水都・徳島を確かな姿として実現

するべく、地域経済の活性化や都市活力の創出にも財源を重点配分した。特に産業振興には、中長期的な視点で中小企業の支援のための施策等を積極的に推進するため、産業振興ビジョンの策定や、中小企業振興基本条例の制定に向けた検討を行うとともに、厳しい環

境にある中小零細企業の競争力強化、販路の拡大などに積極的に取り組む」

濱田小松島市長 小松市海事産業は現在、コンテナ、原木チップ等が取り扱われ、物流拠点としての役割を果たしている。海岸では造船業も営まれ、海運事業と共存する都市である。南海トラフ地震等の発災時には津波の影響が予想され、さまざまな対策を講じている。海事産業の振興に当たり、港湾の拠点整備、防波堤、防潮堤の整備などを重要課題として認識している。

■意見交換会（進行は後藤田衆議院議員）

村田徳島県内航海運組合理事長 平成28年度以降の内航海運暫定措置事業の方向づけについて、現在の仕組みを活用して36年度を最終年度とする事業規定の一部改訂に関わる変更を国土交通大臣に申請し、昨年12月10日に認可された。昭和42年12月の保有船舶調整規定、引き続き平成10年5月の内航海運暫定措置事業規定の設定認定を根拠として、約半世紀つづく船舶調整は終結の道筋が見えた。しかし内航海運事業者の約99・6%が中小企業

であり、特に船舶貸渡業者は経営基盤が脆弱である。また、市場構造が荷主企業を頂点とするピラミッド型のため、市場原理の機能発揮が困難である。このような業態の中、船腹調整以前の過当競争による混乱期の再来も懸念される。なお、ここ数年間に及ぶ用船料の市況は、適正コストを大きく下回った厳しい環境で推移している。一方、内航海運に関する26年度税制に関して、中小企業投資促進税制、船舶の買換え特例、地球温暖化対策税の還付制度の特例措置が3年間延長され、28年度までとされた。26年度末に期限を迎える船舶の特別償却制度の延長に関しても、理解、支援を願う。徳島県内の内航海運業の現状は、事業者数及び保有隻数は半減したが、総トン数ベースでは約1割減にとどまり、船舶の大型化が進展している。内航海運の課題は2つの高齢化である。

1 船舶の高齢化。高船齢化ゆえ、労働環境、船内居住環境が新ルールに対応できず、また省エネ対応の遅れも懸念される。

2 内航船員の高齢化。今後、団塊世代の大量退職に伴う大幅な内航船員不足が予測され、停船や事業撤退の可能性も現実味を帯びている。船員の高齢化ゆえ、運動機能の

衰え等による災害、傷病発生の増加、また治療期間が長期化する等の問題が顕在化。

四国運輸局管内の求人倍率が3倍前後となるなか、労働環境の厳しい小型船への雇用は困難な状況である。また、船員未経験者を雇用し、2年以上定員外の見習い船員として育成し、海技免除を取得させることは、費用負担等を含め困難である。現在、短期養成制度として6級海技士航海は最短3・5カ月での取得が可能となる制度である。この航海と同様に6級海技士機関の短期養成制度の新設についても国土交通省に要望中である。昨年9月、海洋共育センターを、内航海運業界における①新人船員の確保育成、②現役船員の資質の向上、③内航海運事業者の経営能力の向上、これらを通して安定的で質の高い内航輸送を実現することを目的として、内航事業者自らが設立した。内航海運業は7割が経営基盤の弱い一杯船主で、自力での代替建造や若年船員の確保、育成には限界がある。また、モデルコストを大きく下回った運賃、用船料の収受は希求の問題であり、協力を願う。ポスト暫定後の内航海運のあり方について、検討を開始する時期である。内航海運

は、安全で環境に優しい、競争力のある物流であること、国民のライフラインの維持に貢献する使命を担う。長期ビジョンに立つて法制並びに税制の確立、充実への支援をお願いしたい。

一色四国旅客船協会会長 以下の3点を要望する。

1 3本の本四架橋の料金が引き下げられたことにより、四国の旅客船業者事業者の数が年々減少している。徳島県に残っているのは2つの航路のみである。この4月から更に料金が引き下げられた。約8割の通行





円10銭の軽減を、来年の税制改正において
軽油取引税の軽減措置の延長あるいは恒久
化をお願いしたい。

難喉船舶整備共有船主協会会長 内航船舶は

災害時の救援物資・復旧・復興工事あるいは
公共事業に強勢を発揮した。内航船舶は、国内
物流のトンキロベースで40%以上、鉄やセメ
ント、石油等、産業基礎資材の80%以上を輸
送しており、日本の必要不可欠な社会基盤イ
ンフラである。しかし、厳しい国際競争で産
業構造が大きく変化し、国内輸送量も減少、
物流コストも大きく削減され、船舶数・業者
数も減少した。厳しい環境変化の中で、代替
建造するにも多額の資金調達が困難であり、
74%もの船舶が耐用年数を経過し、高齢化船
になっている。鉄道・運輸機構との共有建造
制度は、建造資金、技術面の支援を受けられ
るありがたい制度であるが、長期積荷保証等
が建造条件となるため、共有制度利用の代替
建造を承諾しない荷主や傭船者がいるのも現
実である。環境問題についても、エネルギー
消費量やCO₂排出量等が少ない大量輸送モ
ードとしての内航海運は、モーターシフトの
受け皿である。環境対策上極めて効果的な電
気推進船あるいは二酸化炭素軽減船は、先進

的な技術を有する運輸機構によって建造が可
能になった。同機構の共有建造制度は、代替
建造促進において、極めて有効なインセンテ
イブである。鉄道・運輸機構の共有建造制度
の維持、改善のための支援をお願いしたい。

井村日本中小型造船工業会理事 内航船造船

所の減少が懸念される。アベノミクス、オリ
ンピックの特需によって内航造船社の船台が
即座に埋まった。しかし、オリンピックが近
づくとも景気が下降するのが通例である。仕事
を安定的にし、人材育成、建造コスト削減を
中小造船の経営対策に入れて海運行政を願
う。また近年、設計技術者が不足している。
四国の工業高校で、造船科は高知県に1校の
みである。基幹産業である造船業の保護のた
め、工業高校の造船科、中小の団体の教育へ
の支援をお願いしたい。

桑原四国港運協会会長 四国港運協会は、港

湾法に基づく四国の重要港湾のうち、港湾運
送事業法により許可を受けて港湾運送事業が
行える港、指定港8港において、港湾荷役及
び港湾運送作業を行う港湾運送事業者、57社
で組織し、運営している。陸上運送と海上運
送との結節点を賄っている。現在の問題は次
の2つである。

料金が半減、半額になった。フェリーでし
か運べない大型の物も存在するため、フェ
リー、旅客船の瀬戸内海での存続を願う。
交通政策基本法に基づいて陸、海、空のバ
ランスのとれた交通政策を願う。

2 四国には多く内海離島がある。離島航路
は住民の唯一の足である。離島航路の足の
確保のために所用の予算措置を願う。

3 船舶燃料の高騰により旅客船業界は苦境
である。船舶燃料は船会社のコストの約3
割を占め、人件費を上回っている。燃料対
策をお願いしたい。軽油取引税における32

1 津波救命艇について。現在、津波救命艇は内閣府の津波の避難対象施設に認定されず、自治体への補助金の対象外である。南海トラフ巨大地震が発生した場合、港湾運送事業に携わる労働者、従業員の生命を守るのが第一の課題であり、港湾荷役作業に従事する現場の作業員の緊急避難先の確保が急がれる。よって、津波救命艇の設置を検討し、四国港湾福利厚生協会において購入、本年7月、高知新港コンテナターミナル敷地内に設置した。四国運輸局が認定している津波救命艇についても、津波避難対象施設に認定し、自治体への補助金をお願いしたい。

2 三島川之江港の港湾運送事業法に基づく早期の指定港化を要望する。近年、三島川之江港の港湾整備が進展、大型船の入港が可能な岸壁が完成した結果、取扱量が増し存在感が大きくなった。経済コストと輸送効率等から荷主も三島川之江港での荷役を選択する可能性が高く、また四国内の高速道路を利用することで、指定港8港でのコンテナ及び貨物が同港へシフトされる可能性が高まると危惧される。非指定港である三島川之江港との競争は、荷役料金あるい

は保有労働者及び荷役機器等の条件面で非常に不利な立場である。三島川之江港を含む四国の各指定港が公平公正な条件のもとに競争できるよう、三島川之江港の早期指定港化を要望する。

森本徳島県倉庫協会会長 倉庫業界は、国民生活に必要な不可欠な物資の保管・備蓄を行うとともに、倉庫を拠点とする輸・配送や流通加工などを含めた物流全体の効率化・高度化を実現するために重要な社会的役割を担っている。最近の倉庫業界の現状であるが、徳島県では、残高をはじめ、入庫・出庫も微減傾向であり、アベノミクスの恩恵は地方の中小企業にはまだまだとの感触である。

なお、徳島県では人口の減少並びに急速な高齢化が進んでおり、生産年齢人口の減少が拍車をかけ、製造業をはじめとした産業の衰退が危惧されている。

倉庫事業者としては、内航海運等への影響はあると思われるが、都市部との距離を縮め産業の活性化を図るための施策として、本四架橋や高速料金の値下げを所望している。

また、徳島県では、南海トラフを震源とした周期地震の発生が懸念されている。県内に支援物資の広域的な受入拠点として活用を想

定する民間物流施設が運輸局より9箇所指定されているが、その大半は倉庫施設であり、倉庫事業者としてもしっかり対応していきたいと考えている。そのためにも、防災意識の向上と減災対策の強化・充実にさらに取り組むこととしている。

続いて、倉庫事業者にとって重要な要望である平成27年度税制改正要望についてであるが、まずは、重点要望事項として、倉庫建物等の割増償却及び、倉庫業に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例、いわゆる倉庫税制について、適用期限の延長を要望





する。

次に、倉庫関係事項として、長期所有資産の特定資産の買換え特例（9号）及び、軽油引取税の課税免除の特例の延長を要望する。

倉庫業界は、今後も重要な社会インフラである倉庫設備を継続的に実施し、我が国産業の競争力強化、災害支援などの社会的貢献を進めるため、倉庫税制等の適用期限延長を是非ともお願いしたい。

小野日本船主協会理事長

1 平成27年度税制改正では、船舶の特別償却制度、国際船舶にかかわる固定資産税の

課税の特例措置の延長をお願いしたい。船舶の特別償却制度は、償却率の上乗せにより、キャッシュフローを生み出すことでオーナーが自己資金を確保して、事業を拡大継続するために必要不可欠である。固定資産税の特例措置も日本籍船の増加のために必要不可欠である。外航海運の国際競争力の確保のために、日本の海運税制の深掘りが必要だが、法人税率の引き下げの議論に伴い租税特別措置の見直しが取りざたされている現状である。よって現行制度の延長をお願いしたい。

2 地球温暖化対策に関する資金問題について、国連気候変動枠組条約締約国会議（COP）において合意された途上国支援のための年間1000億ドルの資金拠出のうち、総額の10～15%もの過大な負担を国際海運に求める動きがある。こうした、一方的で非合理的な負担が課されれば、世界の海上貿易量の約10%の輸送を担う日本の海運会社のみならず、貿易立国である日本経済全体への影響が懸念される。

海運に対する過大な負担を回避し、合理的な拠出方法の合意に向け理解、支援をお願いしたい。

木内日本造船工業会専務理事

1 外国人材活用 of イコールフットイングについて要望。日本の造船業の労働力が非常に不足している。建設同様、造船業に対しても外国人材の活用についての緊急措置をお願いしたい。

2 恒久的な人づくりの観点からの外国人材の活用について。日本の造船業は、外国人の技能研修を国際貢献という観点から引き続きやっていきたい。そこで、技能実習制度の拡充、特に在留期間の延長等について早期の実施を要望する。

大内全日本海員組合組合長 神戸―鳴門ルートの開通で、並行航路である徳島―阪神航路の事業廃止・縮小を余儀なくされた。本四架橋通行料金の引き下げにより、既存の徳島―和歌山航路は事業継続が困難である。経営は厳しさを増し、乗組員も賃金カットを受け入れ凌いでいる状況である。次の3点を要望する。

1 後継者の確保・育成。

2 船員税制の早期実現。欧州アジア各海運国は、自国船員の保護育成政策として、所得税減税等をはじめとした措置をとっている。日本人船員の確保・育成に向けて同様

の措置をお願いしたい。

3 フェリー・旅客船舶航路に対する支援措置。高速道路料金が大幅に引き下げられ、燃料油が高騰し、経営が一層厳しい状況に直面している。国民の生活の維持・発展に不可欠な、安定的な海上輸送体制の確立、さらには災害時の緊急輸送への船舶の活用等の観点から、本四架橋関連航路をはじめ、フェリー、旅客船舶航路の維持・存続に向けたさらなる助成策、離島航路存続への支援措置の継続をお願いしたい。

■国政担当部局からの報告

森重国交省海事局長 内航関係、旅客船関係によるライフライン航路が維持活用され、そして災害時に役割が果たせるよう、予算、税、枠組みづくりを通じて、全体が連携をとって対応していく。税に関して、特別償却、軽油引取税の関係等、課題解決に向けて頑張っていく。船の高齢化と人の高齢化の指摘があったが、船舶の高齢化は、代替建造の促進を図り、暫定措置事業の見通しが立ったので、共有船建造制度の活用も含め、行政そして業界で取り組んでいく。人の高齢化について

は、若手船員の育成を関係者と連携し進めていく。6級海技士機関の短期養成に関しては、具体的な実現に向けて詰めを行っている。旅客船について、高速道路の料金は難しい問題であり、地域と一体となった利用促進と支援を検討していく。共有船建造制度について、政策的な意義の高い船を対象に、メリハリのきいた制度を目指して担当の支援機構と相談を進めている。設計技術者の不足については、実状を把握した上で対策を進める。外国人材の活用については、現在政府で調整中である。

山縣国交省港湾局長 沖洲のターミナルについて、南海トラフ地震対策、活性化対策として予定どおり進める。三島川之江について、今年度、金子地区の物流ターミナルの全面供用予定を勘案して、国として指定港化を検討中である。指定港化に当たり、地元の港湾関係者の合意を得ながら進めていく。港の防災対策に関して、既存の防波堤、防潮堤を整備していくハード面に加え、避難施設の建設等ソフト面の対応を考えている。港の個別の事情に応じて、港湾整備事業、交付金事業等によって協力する。

長田総合海洋政策本部事務局長 平成19年に

海洋基本法が成立し、昨年4月には海洋基本計画を改定した。海洋政策本部は本部長は安倍総理大臣、副本部長は官房長官と海洋政策担当大臣、現在、山本一太大臣のもとで仕事を遂行中である。後藤田副大臣は海洋政策の特務大臣として支援いただいている。昨年、海洋基本法の中で、海洋産業の振興あるいは離島の保全等々、幅広い項目について決定し、海洋関係の有識者10人が集まり議論をし、報告書ができて山本大臣に手交し、山本大臣から安倍総理に報告がされた。ポイントは次の3点である。



1 新しい海洋産業の振興の創出。特に造船業等を中心に、資源の輸送、海洋資源の開発、洋上風力等の再生可能エネルギーの推進について提言。海洋人材の育成も重要である。

2 海洋の産業を振興するため必要な調査、情報の一元化、公開のための共通ルールの策定、日本の海洋調査産業がいち早く大きな産業になるための工夫について提言。

3 山本大臣、後藤田副大臣と、関係省庁の副大臣で会議を持ち、海洋の使い方、海洋の利用調整についての法的な整備を進めていく。新しい仕組みの創設に向けて、制度設計を進める。

岩城国交省総合政策局物流政策課参事官 倉庫関係について、災害時の物流拠点、物資拠点として使用できる倉庫のリストアップの協力に感謝する。今年度末に期限を迎える倉庫税制は、物流の効率化、地域の活性化、南海トラフの地震対策、災害時の物流拠点の形成といった点で重要な税制であり、国交省として、しっかりと取り組んでいく。

■出席国会議員コメント

高木副会長・事務総長 税制の特例、外国人材の活用、日本人船員の確保、フェリー・旅客船の支援等、力を入れて取り組んでいきたい。雇用の確保、経営の安定、海上交通の安全確保のために、交通政策基本法の基本計画を作成し支援していく。本四架橋、離島航路に関して、軽油引取税の減税に取り組んでいきたい。人材の育成、高校における造船科の継続等についても留意、科学技術のノウハウを伝達していく。徳島小松島港の整備計画も進めていきたい。

山本参議院議員 離島の生活の利便性は低い。フェリー、離島航路の充実を図っていく。南海トラフ地震の対策は、耐震岸壁の問題、倉庫の問題、救命艇の問題という要望を踏まえて取り組んでいく。

中西参議院議員 海事産業の強靱化が必要である。内航貨物船の船員の年齢構成を勘案すると、20年後、安定的に運行されるか危機感を持っている。課題解決に向け、努力していきたい。

■閉会

衛藤会長 船舶共有建造制度の維持の問題、



金利水準の引き下げについて、山本大臣政務官と海事局で話を進めてほしい。津波救命艇も重要である。津波避難対象地域でなければ補助金が出ないことに関して、総務省と国土交通省で速やかに対策してほしい。オリンピックイヤー東京海洋会議、横浜海洋会議というものをこれから準備し、メッセージを出していきたい。

激励メッセージをいただいた国会議員（敬称略）

■ 衆議院議員（126名）

安倍晋三（自由民主党総裁、内閣総理大臣）

赤澤亮正
秋葉賢也
浅尾慶一郎
荒井 聡
石井啓一
石田真敏
石破 茂
石原伸晃
泉原保二
泉 健太
伊東良孝
伊藤 渉
井上英孝
井林辰憲
今枝宗一郎
うへの賢一郎
漆原良夫
江藤 拓
遠藤利明
大塚高司
大西英男
大野敬太郎
大島章宏
小川淳也
小沢鋭仁
海江田万里
柿沢未途
梶山弘志
加藤寛治
金子万寿夫
河村建夫
神田憲次

黄川田徹
岸田文雄
岸本周平
木原誠二
木村太郎
玄葉光一郎
小池百合子
小泉進次郎
高村正彦
郡 和子
小林史明
今野智博
坂本剛二
坂元大輔
桜内文城
左藤 章
佐藤茂樹
塩崎恭久
新開裕司
新藤義孝
新原秀人
鈴木克昌
鈴木馨祐
鈴木憲和
関 芳弘
瀬戸隆一
藺浦健太郎
高橋みほ
武部 新
竹本直一
田中和徳
谷垣禎一

谷川弥一
田野瀬太道
玉城デニー
玉木雄一郎
津村啓介
寺田 稔
渡海紀三朗
とかしきなおみ
富岡 勉
中谷真一
中野洋昌
中村裕之
中山泰秀
西川京子
西川公也
西村明宏
西銘恒三郎
野田聖子
野間 健
鳩山邦夫
馬場伸幸
浜田靖一
濱地雅一
林田 彪
原田憲治
平井たくや
平口 洋
平沼赳夫
福田達夫
藤井孝男
藤井比早之
古川元久

古屋圭司
星野剛士
細田博之
保利耕輔
牧島かれん
松野博一
松原 仁
松本 純
松本剛明
馬淵澄夫
宮内秀樹
宮澤博行
務台俊介
村上誠一郎
望月義夫
盛山正仁
保岡興治
山田賢司
山田美樹
山本幸三
山本有二
吉川貴盛
吉川 赳
吉川 元
吉田 泉
吉野正芳
鷲尾英一郎
若井康彦
渡辺博道

■ 参議院議員（38名）

赤池誠章
石井正弘
井原 巧
岩城光英
宇都隆史
江田五月
大野泰正
大久保勉
小川勝也
金子洋一

熊谷 大
小坂憲次
佐藤正久
高橋克法
滝沢 求
武見敬三
谷合正明
鶴保庸介
豊田俊郎
中泉松司

広田 一
古本伸一郎
前田武志
牧山ひろえ
増子輝彦
溝手顕正
三宅伸吾
宮沢洋一
室井邦彦
森 まさこ

森本真治
安井美沙子
柳澤光美
柳田 稔
山谷えり子
山本順三
横山信一
若林健太

以上 164名

徳島タウンミーティング決議

1. 船舶共有建造制度の維持

船舶共有建造制度は、代替建造が厳しい状況にある内航船舶主にとって資金的支援及び技術的支援により、代替建造を促進し、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ことから、今後も同制度を維持するとともに、関係者の意見等を踏まえより利用しやすい制度となるよう努める。

2. 海事関係税制の維持・強化等

平成 26 年度末で期限を迎える海運税制における船舶の特別償却制度、軽油引取税に係る免除措置、国際船舶に係る固定資産税の課税の特例が延長等されるよう、これまでと同様に継続して求めていく。

また、倉庫税制における倉庫用建物等の割増償却、倉庫等に係る固定資産税及び都市計画税の特例についても、延長されるよう求めていく。

3. 日本人船員の後継者の確保・育成

我が国において安定的な海上輸送と水産食料の確保を継続していくためには、日本人船員の確保・育成への国を挙げての取り組みが極めて重要であることから、日本人船員の後継者の確保・育成に取り組むとともに、日本人船員に係る各自治体における住民税減免の促進をはじめとする所得への課税の見直しを行うなど船員に対する政策減税についても早期実現に取り組む。

また、6 級海技士（機関）の短期養成制度の創設及び同制度の早期開始が可能となるよう取り組む。

4. 国連気候変動枠組条約締約国会議における長期資金問題への適切な対処

国連気候変動枠組条約締約国会議において合意されている資金拠出（年間 1000 億ドル）問題については、国際海運に対して過大な負担が課され、わが国の経済全体に影響が及ぶことのないよう適切に対応する。

5. 専門的な技術的教育体制の整備

造船業における設計技術者を育成する教育機関が少なく、国際競争力の強化を図る上でも、新たな技術者の育成が不可欠であることから、専門的な技術教育体制の整備に努める。

6. 旅客航路の維持・存続等

新たな道路の開通や通行料金の値下げなどによる航路から陸上への移動手段のシフトにより、併行する関係航路では減便・航路廃止が生じており、島嶼部・離島が多く点在する我が国にとっての航路は、住民の足となるだけでなく日常生活に不可欠な物資輸送や旅客輸送を担う重要な役割を果たしており、そうした航路の維持・存続に向けた諸対策に取り組む。

7. 指定港化に向けた環境整備

近年、三島川之江港の港湾整備が進展にともない、指定港湾 8 港においては荷役料金、保有労働者及び荷役機器等の条件面で非常に不利な立場となっており、指定港湾が三島川之江港と同じ立場で公平・公正な条件の下に競争することが、港湾運送業の維持、労働力の確保の観点からも重要であることから、三島川之江港の指定港化の環境整備に取り組む。

8. 強靱な港湾・海岸整備の着実な推進

我が国の産業・経済活動を支えるとともに、南海トラフ地震等の脅威から地域を防護することができるよう、また、災害時においても緊急物資輸送の拠点として機能するよう、強靱な港湾・海岸の整備を着実に推進する。

9. 外国人材活用の拡充

円高是正にも支えられ、回復基調に転じた造船業における成長を後押しし、地域の主力産業として経済・雇用を支えるべく、国内での人材確保が困難な場合には、外国人材をさらに活用できるよう、外国人技能実習制度の拡充の早期実施を図るとともに、技能実習修了者を即戦力として受け入れるための所要の措置の早期実現に取り組む。

以 上

平成 26 年 6 月 14 日