



海事振興連盟

名古屋タウンミーティング

日時: 平成27年2月21日(土)

午前10時00分～午後0時00分

場所: メルパルク名古屋2階「瑞雲西の間」

■開会

事務局(植村) 出席国会議員を紹介。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)、古川元久衆議院議員、伊藤渉衆議院議員、神田憲次衆議院議員、工藤彰三衆議院議員、根本幸典衆議院議員、安井美沙子参議院議員、今枝宗一郎衆議院議員代理(大竹正人秘書)、藤川政人参議院議員代理(宮島陽介秘書)、江崎鐵磨衆議院議員代理(朝日将貴秘書)。

■主催者挨拶

衛藤会長 海事振興連盟は、業界、官界、政界の三者が連携し、海事立国として日本が発展するために取り組みをしている。平成27年度税制改正における船舶の特償が、具体的な成果である。名古屋市をはじめ東海地区での海事における現場の意見、提言、要請を承ることがタウンミーティングの目的である。このタウンミーティングの決議を踏まえ、これからの海事、海洋国家日本の発展に資するための諸取り組みをする。



■来賓ごあいさつ

大村愛知県知事 四方を海に囲まれた日本では、海とのかかわりは大変深く、海事産業は日本の発展にとって不可欠だ。国際拠点港湾の名古屋港、石炭や穀物などバルク貨物を主に取り扱う重要港湾・衣浦港、日本一の自動車の輸入港である重要港湾・三河港と、物流面から愛知の産業を支える港湾の役割は大変大きい。港湾の課題は多く、コンテナ船や自動車運搬船の大型化への対応、埠頭用地の整

備、耐震強化岸壁の整備や高潮防波堤の強化など、災害に備えた機能強化等がある。こうした機能強化を図り、日本の産業競争力を高めていきたい。

河村名古屋市長 名古屋港は、輸出が12兆円、貿易黒字が6兆円もある。税金含め上納都市ナンバーワンは名古屋ないし愛知である。また、港の面白さを、名古屋港も持つべきだ。国際展示場を愛知県と協力してつくり、世界のイノベーションを、伊勢湾地域、名古屋港から始めていきたい。

■意見交換会

高木座長 本日のスローガンは、「海事都市名古屋における海事産業発展のために」である。同時に、「海の日固定化にむけて」を中心に、議論を進めていきたい。

伊藤中部沿海海運組合副理事長 当地区の現状は、昨年の3月末現在、147社186隻が稼働している。15年前の数字と比較すると、事業者の数で約100社減少、船舶数で約70隻減少しているが、総トン数では約2万トン増加した。船舶の大型化が進められた結果である。当地区も、船員及び船舶の高齢化

が顕在化し、特に伊勢湾内では1隻しか所有していない事業者は53隻、そのうちの85%、45隻が船齢20年以上の船舶だ。その乗組員は主に家族で運行し、後継者不足も課題としてある。よって、代替建造や若年船員の確保・育成及び働きやすい職場環境の改善が緊急の課題であり、これには適正な運賃、用船料が不可欠だ。

次に、船員の住民税減免について。一部の外航船員に限り実現されているが、3カ月乗船、1カ月休暇という勤務体制からしても、全国の内航船員にも住民税減免の拡充が望まれる。一方、内航船に係る地球温暖化対策税について、内航海運は、エネルギー効率のよい輸送手段として非課税のはずが、還付制度という仕組みのため、手数料として、石油元売り及び販売店に30%、総連合会に20%が徴収され、内航海運は50%課税されている。還付制度という仕組みを改善し、本当の意味での非課税を求める。

また、海の恩恵に感謝するとともに海洋国日本の繁栄を願う祝日の意義を思い起こし、改めて海の日を、制定当時の7月20日に固定していただきたい。

内航海運が継続、発展するために、物流の

効率化を図るとともに、船員の待遇改善など、働きやすい職場環境を目指していきたい。

福武東海北陸旅客船協会会長 東海北陸旅客

船協会は、愛知、岐阜、静岡、三重、福井、各県下のフェリー、旅客船航路事業者で構成され、会員数は70名である。昨年は、燃料油価格の高止まりが漸く解消されてきたとはいえ、各事業者の経営状況は依然として厳しい。当協会事業者の実状と課題は次の通りである。

1点目は燃料油高騰対策について。事業者の営業費用のうち、運航コストの大部分を占める燃料油は、ここ数年値上がりが続き、一時は航路の採算維持が困難であった。燃料油価格は漸く小康状態を取り戻しつつあるが、歴史的に見ると依然として高い。円安の進展などにより、今後の原油価格の動向は不透明な情勢である。今後も引き続きこれに対処するための予算、税制による対策を要請する。

2点目は、軽油引取税に係る特別措置の恒久化について。事業者の大部分が燃料として使用する軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置は3年間の延長が認められ、安堵している。公共輸送機関としての使命を果たせるよう、この措置を恒久化していただきたい。

3点目は、離島航路対策について。航路運営が極めて厳しい離島航路は、離島航路補助制度に基づき、維持・確保を図っていただいている。当地区には、補助対象航路が2事業者2航路あり、国、地方からの補助を受け、航路を維持している。引き続きの補助を求める。

船舶は環境にやさしい輸送手段であり、フェリーはモーダルシフトの重要な受け皿でもある。地方創成のためにもフェリー、旅客船の航路網維持は不可欠だ。また、災害発生時における避難のための移動にも的確に対応し得る。当地区には観光航路が多く、地方の観光産業を支えるための重要な役割を果たすものもある。観光立国を目指す日本において、貴重な航路の存続、維持に、理解と協力を望む。

海の日について、その意義を国民各層に広く深く浸透させるため、海の日固定化は必要不可欠だ。実現を希望する。

白石東海倉庫協会会長 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。東海倉庫協会は、愛知、岐阜、三重の3県下の倉庫業者で構成され、会員数は昨年末で283社である。貨物動向としては、平成26年とその前年を比較すると、愛知県内では出庫も入庫も増加傾向にあるが、入庫の方が多かったために、残高、即ち在庫が増え、倉庫も不足気味となっている。

ご存知の通り、愛知県は、自動車産業を中心とする製造業の動きが活発で、生産・輸出の基地となっており、雇用でも有効求人倍率で全国2位であるが、倉庫業者にとっては、ドライバー及び構内作業員・パートの人手不





次に、「災害に強いロジスティックスの構築」に関して、東海倉庫協会では、南海トラフを震源とする大地震等の発生に備え、愛知、岐阜、三重の3県と「災害支援協定」を結んでいる。支援物資受け入れの民間物流施設として、協議会で県内倉庫業者62カ所、(東海3県では79カ所)が選定され、体制整備を図っており、防災意識の向上と減災対策の強化・充実に取り組んでいる。

海の日固定化については、日本倉庫協会としても実現に向けて、関係団体とともに積極的に対応していきたい。

足、更には、円安に伴うコスト増などで厳しい状況が続いている。また、荷主の多様な要請に応えるために、設備やシステムに多大な投資が必要になる一方、競争激化の中で、なかなか回収が図れない状況も続いている。収益力向上のためにも、荷動きの活発化を伴う

景気回復の中での料金の適正化を切望する。こうした環境の中、倉庫業界としては、物流の効率化を推進するにあたり、投資減税などの優遇措置とあわせて積極的に倉庫税制を活用することが、地方の倉庫業界の再生につながる

と期待している。

以上、倉庫業界は、今後も重要な社会インフラである倉庫整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ていきたいと考えている。

藤森東海港運協会副会長 まず、名古屋港金城ふ頭の完成自動車取扱機能強化について求める。名古屋港は、背後に、日本の基幹産業である自動車をはじめ、ものづくり産業が集積しており、平成25年の総取扱貨物量は2億トンを超え、12年連続全国第1位を占めるとともに、日本の貿易収支がここ3年連続の赤字となる中、貿易黒字が約6兆円に上り、その5割を占める完成自動車の輸出は約

147万台で、35年連続日本一を記録し、日本を代表する完成自動車の重要な輸出拠点である。しかし、完成自動車の重要な輸出拠点の1つである名古屋港の金城ふ頭には、6万総トン以上の大型自動車運搬船が満載で着岸できる水深12メートルの岸壁整備が遅れ、港湾内の用地不足等からモータープールが分散しているため、完成自動車の効率的な輸送体系を構築できていない。また、災害時に備えて、耐震強化岸壁の整備も金城ふ頭の機能を確保する上で重要だ。金城ふ頭の機能強化を早急に進める予算の確保に向けて、支援を要請する。

次に、港湾労働者が安心・安全に働ける労働環境の構築を求める。名古屋港では現在、港運事業者が常用雇用する約5500人の港湾労働者は防波堤の海側を就労の場として、元日を除く364日、港湾作業に従事しているが、臨港地区には、津波などの発生時に安全に避難できる高台や高層建築物が乏しく、一時避難できる施設が十分ではない。このため、国土交通省で本年度創設された避難機能を備えた物流施設の整備に対する民間事業者への支援制度等の継続や、大規模地震が想定されている地域の臨港地区における一時避難

場所の確保等、災害時の避難機能の確保に向けて、支援を要望する。

最後に、名古屋港運協会をはじめ、地元港湾関係団体6者が、昨年8月、国土交通省や地元国会議員に要請している、名古屋港の特定貨物輸入拠点港湾の指定と、国際コンテナ戦略港湾と同等の取り扱いの実現に向けて、支援を求める。

海の日の固定化については、上部団体である日本港運協会と歩調を合わせて対応していきたい。

鈴木日本船主協会副会長 当協会からは、3点の要望を述べる。

1点目は海の日の固定化について。海の日 は、海の恩恵に感謝し、海洋国家日本の繁栄を願うということで、海事関係者を中心とした民間運動と先生方の尽力によって祝日化が決定したが、ハッピーマンデー化が導入されたことで、国民の認識は、単なる三連休の中の1日となっている。海事産業に支えられ、海洋国家として繁栄してきた事実が忘れ去られる恐れがある。本年は、海の日の制定から20周年である。また、国連が定める世界海の日の国際イベントが日本で初めて開催される。この機に、海事産業をより一層身近に感

じていただくため、これまで以上に海事関係各団体と連携を深めて、海事産業のPRに力を入れていくとともに、観光産業をはじめとする海に縁ある産業とも協調し、海の日の意義を広めていきたい。わが国の象徴でもある「海の日」の固定化の実現を強く願っており、先生方の尽力をお願いしたい。

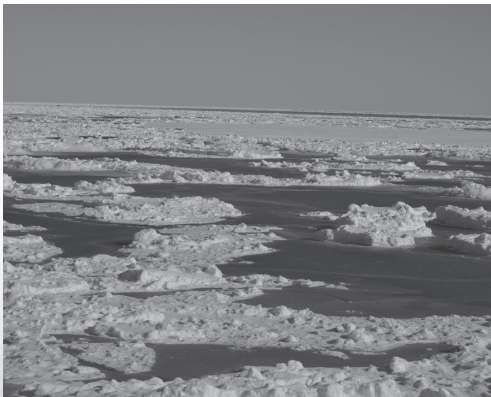
2点目は地球温暖化対策に対する資金問題について。途上国支援のために年間1000億ドルの資金拠出が既に合意されたが、このうちの10～15%の過大な負担を国際海運に求める動きがある。一方的で非合理的な負担が国際海運に課されると、日本の海運会社のみならず、経済全体にも悪影響を及ぼす。非合理的な負担が回避されるよう、理解、支援を求める。

3点目は海賊問題について。海運会社は依然としてソマリア沖・アデン湾のみならず、西アフリカや東南アジアなどで海賊の脅威にさらされている。安全な海上輸送を継続して、日本ひいては世界経済の発展を維持するべく、海賊行為の絶滅に向け、引き続きの支援をお願いしたい。

大賀株式会社・H-I愛知事業所所長 我々は、かつては造船業だったが、現在は海底の

原油や天然ガスをくみ上げて貯蔵する大型の海洋構造物を建造する専門工場であり、海洋向けの大型のLNGタンクも建造できる工場でもある。海洋事業を通じて、今後とも社会に貢献していきたい。

専門日本造船工業会企画部長兼技術部長 造船業で地方創成をするということについて説明する。地方創成が政府の重点政策に掲げられ、日本造船工業会も重要テーマの1つとして取り上げている。つまり、造船業は船をつくって地方創成に貢献するということ。そして、造船業は地方が主役である。造船業、造





船協力業、船用工業で海事クラスターを形成し、その規模は13万人に達し、まち・ひと・しごとの創成の好循環を確立している。

また、造船業の地方生産比率は93%である。主要造船所の生産高は1・7兆円に達し、経済効果の係数3を掛け合わせると、経済規模は5・1兆円と推定される。造船業は、地方から世界へ船を輸出するグローバル産業といえ、各地の造船所で年間600隻近い大型船が建造され、海外に輸出されている。具体的には、自動車運搬船、超大型タンカー(VLCC)、コンテナ船である。また、

造船業は、国を守る船も造っており、各地で建造された艦船により、海に囲まれた日本の平和と地域の安定が守られている。護衛艦1隻の建造に携わる日本企業は、8300社に上る。

造船業は、日本の生命線である。日本の貿易量の99・7%を船が担い、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いる。造船業は製造、輸出、物流、安全を支え、地方発の国家インフラともいえる。そこで、造船業を国の重要産業に位置づけ、地方の将来基盤、後継者育成のため、造船業の重要性を学校教育で取り上げることが要望する。

祝日である海の日、制定当初の7月20日に固定化し、海洋国家日本の礎の日となるようお願いしたい。

内海船舶整備共有船主協会専務理事 海の日
は現在、7月の第3月曜日と単なる連休の1日になり、海の恩恵に感謝し海洋国日本の繁栄を願う祝日としての国民的意識が希薄になっている。各団体と同様、7月20日に固定化することに賛成だ。

中部地区では、伊勢湾を取り巻く工業地帯が古くから発達している。これら地域から入

出荷される原材料や製品の多くは、内外航の船舶で海上輸送される。しかし、これまで円高や原油高により、荷主企業が厳しい国際競争にさらされ、国内に所在していた工場等が海外移転するなど、産業構造が大きく変化する中で、国内輸送量が減少し、また合理化策として物流経費が削減され、内航海運事業者数及び船舶数も減少している。事業を継続中の事業者も、多額の資金を要する代替建造が難しく、約7割以上の隻数が法定耐用年数を経過した老齢船だ。代替建造が厳しい中、荷主企業の実需に基づく新船建造は、共有建造制度によって長期低利の財政資金を活用し、かつ最新の技術支援を得ながら建造ができる。ただ、建造条件として、原則10年間の積荷保証や、用船保証が必要だ。長期に特定荷主の専航船として利用することで当然といえは当然なのですが、この保証が承諾されず代替建造が進まない原因となっている。この点について、大手荷主企業や荷主団体の理解をお願いしたい。

地球温暖化をはじめとする環境問題について。モーダルシフトの受け皿としての内航海運は、エネルギー消費量やCO₂排出量が少ない。環境対策上、極めて効果的な電気推進

船や二酸化炭素低減化船は、先進的な技術を有する運輸機構があればこそ建造が可能となった。同機構の共有建造制度は、我々が代替建造を促進するうえで極めて有効なインセンティブである。今後とも運輸機構との共有船主として、日本経済の成長に積極的に寄与すべく、緊急時の海上輸送はもとより、船舶の安全運行、貨物の安定輸送を通じて物流の効率化に寄与し、環境面への配慮等、国策に沿った事業活動を進めていきたい。

森田全日本海員組合組合長 名古屋港は、自動車、鉄鋼、電気製品など多様なものづくり産業を背景に、日本を代表する国際貿易港である。しかし、人流面では、いまだ外航客船、フェリー、旅客船等の拠点化やターミナル整備のめどが立っていない。人と港のまちづくりの視点に立った港の活性化が課題だ。国民生活と密接な関係の海運、水産業は、港町の地域経済にとって不可欠で、船員もその一翼を担っている。ついては、次の4点について、要望する。

1点目、海の日(7月20日)の固定化について。海の日を7月20日に戻すことは、海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願うという本来の趣旨を一般国民に広めるとともに、海

に対する関心を高め、船員の後継者確保・育成、さらには海事産業の成長にもつながる。全日本海員組合も積極的に取り組んでいきたい。

2点目、フェリー・旅客船航路に対する支援措置について。燃料油価格の高止まりや、道路偏重政策などにより、フェリー・旅客船の航路存続が危ぶまれ、伊勢湾内では昨年9月、愛知県の師崎・伊良湖フェリー航路が廃止された。バランスのとれた総合交通体系の構築が急務であり、今後予想される南海トラフ大地震などの大規模災害時の緊急輸送手段として有効なフェリー・旅客船の維持・存続政策を求める。

3点目、後継者の確保・育成について。中部地域には、鳥羽商船高専、清水海上技術短大、三谷、焼津及び三重水産高校などの船員養成機関があるが、三重水産高校は、平成27年度から学科改編により、募集定員が削減される予定である。安定的な海上輸送、水産資源の確保のため、後継者の確保・育成に向けた実効性のある施策をお願いしたい。

4点目、船員税制の早期実現について。船員は、離家庭性・離社会性という特殊な労働環境下で、さきの後継者確保・育成を図る観

点からも、海運先進国で導入されている自国船員確保のための国策としての税制上の措置が必要である。所得税、住民税の減免など、船員税制の早期実現に向けた取り組みを一層推進していただきたい。

藤本日本海事新聞社取締役 海のメディアの立場から、海の日に関して、お話ししたい。国民の祝日である海の日は、7月20日に戻すべきだ。祝日法の第1条に、祝日の意義について、「国民こぞつて祝い、感謝し、また記念する日を定め、これを国民の祝日と名づける」とある。特に記念するという観点から、





現在のように海の日の日付が毎年変わっては、祝ったり感謝したりする意識が薄まってしまう。祝日法の趣旨にかなうよう、固定化を求める。また、祝日には由来と意義がある。海の日 の 原点は、昭和16年制定の海の記念日で、明治9年に明治天皇が東北御巡幸からお帰りの際、灯台巡視船明治丸に乗船され、無事横浜にお帰りになられた日に因んで制定された。ちなみに、海の記念日の由来にかかわった明治丸は、明治7年に英国で建造された船で、日本に回航された明治8年に英国との間で小笠原諸島の領有問題が起きたと

き、政府の海洋調査団を乗せて、英国に先んじて現地調査に向かい、日本の小笠原諸島領有の基礎を固めた船であることを忘れてはならない。

今年 は 戦 後 70 周 年 の 節 目 の 年 で あ る 。 戦 後 の 日 本 の 海 運 、 造 船 、 船 員 な ど 、 海 事 産 業 は 日 本 の 経 済 成 長 を 支 え 、 海 洋 国 日 本 の 礎 を 築 いた。今や日本の貿易量の99・7%は海運によつて運ばれ、この強力かつ安全・安心な海上輸送力なくして日本の繁栄は成り立たない。日本は、水産資源や海洋観光資源にも恵まれ、さらに将来的には海洋エネルギー、鉱物資源の開発も大いに期待される。このように、海は数多くの恩恵をもたらすことから、私たちは海に感謝しなければならない。このような思いから、祝日海の日の実現に当たっては、実に1038万人もの署名を集め、また全国自治体の7割を占める2281自治体による祝日制定の意見書が採択された。この事実、7月20日が海事関係者にとっての海の記念日から、国民にとっての祝日海の日となったことの証拠である。また、海の日が、民間の発意により初めて誕生した祝日であること、さらには世界に先駆けて海の日を祝日化したという観点からも、大変意義深い。

国連の世界海の日は6月8日と定められ、国際海事産業の世界経済への貢献、ことに海運経済での貢献を祝う日とされている。今年 は 世 界 海 の 日 の 国 際 イ ベ ン ト が 日 本 で 初 め て 開 催 さ れ る 記 念 す べ き 年 で あ り 、 こ の 機 に 、 ぜ ひ 祝 日 日 本 海 の 日 を 7 月 20 日 に 戻 す べ き だ。海洋国家日本の礎としての7月20日の意義は、時代とともに強まっている。祝日海の日が始まった平成8年7月20日は、海の憲法といわれる国連海洋法条約が日本国内で発効した日である。また、平成19年7月20日には、海洋基本法が施行された。7月20日は、日本が新たな海洋立国を宣言した記念日でもある。

7月20日を、国民がこぞって祝い、海に関する大きな感謝の気持ちを表し、海洋国日本の繁栄を願う日にできるよう、祝日法の改正につき、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 2つの高齢化に関して、まず船舶の高齢化については、しっかりと海運・海事が役割を担っていくにあたって、手を打つべき大変重要な課題である。船

船の特別償却制度の延長が認められたことを生かしながら、船舶の高齢化の解消に取り組んでいく。これにより、燃料節約にもつながる環境負荷の少ない、いい船舶を代替建造し、よりよい海運、頼れる海運をつくり出していきたい。共有建造制度については、利率の改善が平成27年度要求で認められた。加えて、人の高齢化が進む中、若年船員の計画的な雇用の際に、さらに利率も軽減される等の新しい要素を盛り込んでいる。また、船員の高齢化に関して、若者を試行的に雇用する事業者の方々へのトライアル助成金の支給を引き続き行い、よりよい船員を育てるという意味で、内航海運に特化した練習船大成丸が就航している。さらに供給源の拡大というさまざまな取り組みを行う中で、船員教育機関を卒業していなくとも船員を希望する人の為のコースもスタートさせた。

造船については、ほとんどが国内生産で、地方圏の立地が大変大きく、地方の雇用と経済を支える大変重要な産業だ。大事な産業であるということ、海運、造船、船員といった、海事クラスターの大事さを、しっかりと子供にも訴えていかなければならない。学校とのネットワーク、その認識の共有など、こ

れからいろいろな取り組みを進めていきたい。海の日に関しては、海事行政を進める立場から、大変ありがたい動きで、大事にしていきたい。これは、海の関係者が連携して、海洋立国日本の海洋への認識、関心を高めるという動きがベースにあり、しっかりと取り組んでいく。

大脇国交省港湾局長 名古屋港の機能強化等について御発言をいただいたが、名古屋港は中部地域の基幹産業で、自動車産業の競争力の強化、災害時における物流機能の維持といったものが非常に重要な課題であると認識している。これに関して、金城埠頭の再編計画があるが、完成自動車取扱機能の強化ということで、地元企業の方からも非常に強い御要望があることも十分認識している。検討をしていきたい。

防災機能の強化について、堤外地で仕事をしている方々が多くいる。その安全対策ということで、避難機能を備えた物流施設整備の民間事業者への支援制度に加えて、早期に防災機能の効果が発現できるよう、引き続き防災安全交付金なども活用しながら、支援していく。

バルク関係、コンテナ関係の、特定貨物輸

入拠点港湾の指定について。これは、国際バルク戦略港湾を念頭に、法令に基づく一定の要件を満たしたものから順次指定していくことを想定している。名古屋港においては、穀物を対象にした南部地域、北浜埠頭の計画があるが、関係する企業との調整が課題となっている。地元での調整状況を踏まえながら、適切に対応していく。

コンテナに関して、昨年11月12日、国土交通大臣が名古屋港、四日市港の埠頭株式会社、それぞれ特例港湾運営会社ということで指定した。これにより、国際コンテナ戦略港





湾と同様に行政財産の貸付や、運営会社に対する無利子化制度といった支援措置が適用される。名古屋港、四日市港を擁する伊勢湾地域は、自動車をはじめ日本を代表する製造業の拠点となっている大変重要な港、地域と認識している。国土交通省としても必要な港湾整備など、しっかりと対応していく。

加藤総合海洋政策本部事務局長 我々は、海事法に関する施策の総合調整をやる立場であり、中でも海洋産業の振興あるいは国際競争力の強化は大事な柱である。そのため、海運、造船の振興、それを支える人材の育成、

そして港運、倉庫、港回りの充実は、重要な課題であり、関係省庁と連携しながら取り組んでいきたい。

坂巻国交省大臣官房参事官（物流産業） 倉

庫税制の対象は、大型で非常に効率的な物流施設を対象にしているため、労働力不足などにも対応した物流インフラができると思う。この税制を活用して、ものづくりの名古屋、愛知を支えるインフラの充実を図りたい。災害については、支援物資の受け入れ拠点として、倉庫が非常に重要である。倉庫協会の方で、自治体との協定締結を進めている。我々は支援物資の受け入れ拠点について、非常用電源や通信設備の導入を支援する平成26年度補正予算を組んでいる。こういったものを活用し、災害に強い物流システムの構築を図っていきたい。

■出席国会議員コメント

古川衆議院議員 日本は海洋国家であり、領

海は世界の中でも指折りだ。どう海を活用し、守っていくか、これは大変大事なことがある。名古屋港は最近、人が集まるようになったが、東京、横浜、神戸などに比べると、

まだ魅力に欠けているように思う。東京や横浜、神戸に負けないような状況を、私も地元の一員として、つくっていきたい。

伊藤衆議院議員 排他的経済水域まで入れる

と、日本は世界で6番目の大国であり、文字通り海洋国家である。しかし、まだ海というものに対する関心が低いと指摘せざるを得ない。輸送の約99%を海上に頼っているにもかかわらず、後継者の育成などにおいて、不安材料が多い。そういった課題にしっかりと取り組んでいきたい。

また、国土交通行政で言えば、観光が最近、非常にクローズアップされているが、クルーズ船が寄港できるターミナルが、名古屋港は不十分である。もちろん名古屋港は後背地に産業が集積しており、自動車関係のターミナルの整備は極めて重要だが、あわせて観光も視野に入れて、クルーズ船のターミナルの整備をお願いしたい。

神田衆議院議員 船員の高齢化について。56

%あまりが50歳以上で、高齢化が深刻である。この問題を解決するには、水産高校や全国の商船高専といった教育機関を通して、船の業界の魅力をしっかりと伝えることが必要だ。名古屋には、観光立国日本としての大きな

役割を担える名古屋港がある。金城埠頭をい
ま一度見つめ直し、大型クルーズ船の名古屋
港への入港、昇龍道プロジェクトを推進して
いきたい。旅行会社の調査によると、航空よ
り船舶で来日する人の方が、1人あたりの消
費金額ははるかに多いという数値が出てい
る。そうした意味からも、昇龍道プロジェク
トを進めていくうえで、名古屋港がさらに大
きな役割を果たすよう、国政の立場から努力
をしていく。

■ 決議採択

海事振興連盟

名古屋タウンミーティング決議(案)

ここ愛知県名古屋市は、中京圏を擁する中
部地方の政治・経済・文化の中核であること
もに、自動車産業、航空宇宙産業等の製造業
が盛んである。

また、内航貨物は、太平洋側を中心とした
全国各地、伊勢湾内等に自動車や鉄鋼、ばら
積みなどを運搬し、物流の一端を担い、旅客
船は地域住民の足となり生活用品を輸送するな
ど旅客輸送や物資輸送の重要な役割を果たし

ている。

さらに、日本屈指の国際貿易港である名古屋港を有し、1907年(明治40年)11月以
来、中部地方のものづくり産業を物流面で支
える港として発展を遂げ、現在ではバルク貨
物をはじめとして様々な貨物を取り扱う国際
総合港湾へと成長している。

しかしながら、中小企業が多数を占める内
航海運業は、経営基盤が弱く、代替建造や労
働力確保等の課題を抱えるなど、経営環境は
厳しい状況にある。

また、倉庫業も中小企業が多数を占めてお
り、人出不足や荷主からのコスト削減の要請
など、厳しい状況が続いている。港湾運送業
も同様に大多数が中小企業で経営基盤が脆弱
であり、取扱貨物量等の影響により事業環境
の整備を図ることが厳しい状況にある。

さらに、旅客船事業者においても、同様に
燃料油価格の高止まりや人口減少による利用
者の低迷など、その維持・存続に多大な影響
を及ぼしている。

このような状況の中、海事振興連盟は、本
日名古屋市内において、タウンミーティングを
開催し、関係者から広く現地の実情を伺い、
今後の海運、造船、港運、倉庫など海事産業

の課題や要望について、広く議論を行った。
その結果、当連盟は、多くの課題、要望に対
し、今後とも全力で取り組まなければならない
ことの思いを新たにしたい。

また、今回のタウンミーティングにおける
議論を通じ、当連盟は、我が国経済、国民生
活における海事産業の重要性をあらためて認
識し、産業競争力の強化、新たな人材の育成
などに、政、官、民が一体となって取り組む
こととした。

また、国民の間に、わが国が海洋国家であ
り、海の産業の発展が不可欠であることの認





記

1 船舶の代替建造の促進

内航海運は、産業基礎物資の約8割を輸送する社会基盤インフラとして、また海上へのモーダルシフトの受け皿として必要不可欠であるにもかかわらず老朽船代替建造があまり進んでない状況にある。これは市場に任せるだけで解決する問題ではなく、国及び関係者が一丸となって持続可能な自律的産業として再生するよう支援する必要がある。そのための船舶共有建造制度を今後とも維持・拡充するよう取り組む。

2 離島航路の維持・存続等

島峡部・離島が多く点在する我が国にとって離島航路は、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観光などの場面でも重要な役割を担っており、そうした航路の維持・存続に向けた補助の維持など諸対策に取り組む。

また、フェリー・旅客船は、地方創生のためにも、また、大規模災害時の緊急輸送手段としても重要な役割を担っており、関係者で連携し、その航路維持に取り組む。

3 海事関連税制の維持等

平成27年度税制改正において、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の延長が認められたところだが、海事クラスターの中心である海運産業はわが国の産業横断的かつ最も基礎的なインフラであるとの認識を国民の間に広め、これらの税制を含め、今後とも海事関連税制が維持・発展するよう努める。

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の延長、軽油引取税に係る免除措置が認められたところであるが、今後とも倉庫関連税制が維持できるよう努める。

4 造船業で地方創生

造船業は、地域経済や雇用に大きく貢献、また、海上輸送を支えるとともに、艦船など我が国にとって重要な役割を果たす船舶を建造していることから、造船業を重要産業に位置づけるとともに、地域の将来基盤を支えるため、学校教育において若い世代に造船業の重要性について浸透するよ

識が必要である。そのためには、「海の日」の本来の趣旨である「海に感謝し、海洋国家日本のますますの繁栄を願う」との立脚点に立ち戻り、現行「海の日」を改めて7月20日に固定化する必要がある。

また、わが国にとって海は貴重な観光資源でもあり、積極的に内外の観光客を誘致し地域活性化を目指していく必要がある。

以上の認識のもと、当海事振興連盟は、以下の項目の実現に全力で取り組むことを決議する。

うに取り組む。

5 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を確保していくためには、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。

6 海賊対策の継続・強化

海運会社は、海賊の脅威に晒されていることから、安全な海上輸送を継続し、世界経済の発展を維持するためにも、我が国による海賊対処行動の継続を含め、関係者が一丸となって海賊行為の根絶に向けた海賊対策を継続・強化するよう取り組む。

7 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。

8 名古屋港の機能強化・総合的な防災機能強化

名古屋港の金城ふ頭は、大型自動車運搬船が満載で接岸できる岸壁整備の遅れやモータープールが分散・点在していることから、効率的な輸出处系が構築するよう機能強化のための施設整備に取り組む。

また、臨港地区には津波など災害発生時に、安全に避難できる高層建造物が乏しいことから、災害時避難機能の確保に向けた総合的な防災機能強化に取り組む。

9 特定貨物輸入拠点港湾の指定等

名古屋港の特定貨物輸入拠点港湾の指定及び国際コンテナ戦略港湾と同等の取扱いの実現に努める。

10 海の日を海洋国家日本の礎の日とすべく7月20日に固定する

今年は「世界海の日」の公式行事が日本

で開催される。わが国において7月20日は国連海洋法条約が発効し、かつ海洋基本法が施行された日でもある。海洋立国日本が率先して世界に向けて海の平穏と安全を祈る日として、アピールしていくためにも海の日を固定化すべきである。

以上

平成27年2月21日
海事振興連盟



■閉会

衛藤会長 10項目にわたり、決議した。特に5番目の、日本人船員の後継者の確保等々、日本人船員にかかわる各自治体における住民税減免の促進は、全国で何カ所か取り組んでいる。名古屋市においても検討、取り組みを求めたい。海事振興連盟は、財政や税制の支援において、国際標準の劣後にあつてはならない。グローバルスタンダードをクリアするため、海事関連全般の財政支援、税制支援を前に進めていく。御協力と御支持をお願いしたい。

