



「今治にて内航／中小造船事業者と語る会」

日時●平成 18 年 5 月 27 日（土）10：00～12：00

場所●今治国際ホテル 2 階『ローズの間』

●開会

司会（植村）

定刻になりましたので、海事振興連盟「内航／中小造船事業者と語る会」を開催させていただきます。私は、海事振興連盟の植村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の会合においていただいている国会議員先生、及び来賓の方々をご紹介申し上げます。まず、本日の会合を開催するに当たりまして、海事都市・今治にて開催させていただきましたに多大なるご尽力をいただきました越智忍今治市長をご紹介します（拍手）。次に国会議員の先生方ですが、海事振興連盟会長関谷勝嗣先生でございます（拍手）。海事振興連盟副会長 高木義明先生でございます（拍手）。長崎からお見えになりました。内航分科会長 山本公一先生でございます（拍手）。衆議院議員 大野功統先生でございます（拍手）。衆議院議員 村上誠一郎先生でございます（拍手）。衆議院議員 木村義雄先生でございます（拍手）。参議院議員 藤野公孝先生でございます（拍手）。参議院議員 山本順三先生でございます（拍手）。兵庫よりお見えいただきました衆議院議員 盛

山正仁先生です（拍手）。以上、9名の先生方にご参加いただいております。

行政からは、国土交通省 原四国運輸局長でございます（拍手）。国土交通省 海事局長谷川国内貨物課長でございます（拍手）。同じく、国土交通省 海事局丸山造船課長でございます（拍手）。内航海運業界からは、本日ご説明予定の今治地区海運組合 長谷部理事長でございます（拍手）。内航海運組合総連合会 真木会長でございます（拍手）。日本船主協会内航部会長 栗林会長でございます（拍手）。造船業会からですが、日本中小型造船工業会 寺西副会長でございます（拍手）。今治地域造船技術センター 森事務局長でございます（拍手）。

1 主催者／来賓挨拶

司会 それでは、本日の会合に当たりまして、海事振興連盟 関谷勝嗣会長よりご挨拶申し上げます。

関谷会長 おはようございます。ただいま紹介をいただきました海事振興連盟の会長を務めております参議院議員の関谷勝嗣でござい
ます。本日はご関係の皆さん方、早朝よりここ今治市にお集まりいただきまして内航海運

の問題、そして中小造船の問題等について「語る会」を開会をさせていただきます、ご出席をたまわり誠にありがとうございます。司会のほうから先ほどお礼を述べさせていただきますが、越智忍今治市長さん、この会合のために大変なご支援をいただきましてありがとうございます。まず、お礼を述べさせていただきます。

それから国会議員の先生方、遠いところからご出席をいただいているわけでございまして、高木副会長は昨晩からご到着をいただいております。盛山先生、藤野先生、ご両方も昨日からこちらへ来ていただいているわけでございましてお礼を述べさせていただきます。また、運輸局次長初め役所の皆さん方、土曜日でお休みのところを恐縮でございます。また、ご関係の皆様方、このように大勢ご出席をいただきましたことを心からお礼を述べさせていただきます。ご承知のように、この海事振興連盟は古い歴史がありまして、我々国会議員、そして海事関係の方々に参加いただいてつくられている組織でございます。その組織の連盟の中に、内航分科会を設けてご出席をいただいておりますが、山本公一先生に分科会の会長をして

いただき、内航業界の皆様方のご意見、要望を伺いながら、政策の実現に努力をしているところでございます。きょうは、そういったことで「内航／中小造船事業者と語る会」ということをご当地・今治で催させていただいているわけでございます。

この今治市は、ご承知のように海事に係る産業が集積しておりまして、海事都市としての役割を發揮しているわけでございます。そういう場所において、当連盟の最初の「語る会」を今治で行えることは本当に意義深いものと思っております。海事振興連盟では、皆さんご承知のようにそれが施行されてから10年になりますが、7月20日「海の日」の実現に努力をいたしました。これは、亡くなられました原田憲先生が中心になってこの祝日の制定をいたしましたわけでございます。

当時、私は副会長を務めさせていただいておりましたが、日本人船員が外国人に殺害されるという「TAJIMA号事件」がございました。これは便宜置籍船でありましたから、殺害をしたというフィリピン人2名がいまして、その船が日本国内に入ったわけですが、そのときには法律がありませんでした。そういうようなことで、その2人は「我々が日本

人のオフィサーを殺害した」とはっきり言っているわけですが、日本の警察が逮捕することができないという状態でありました。そのために、刑法の改正を行うということで努力をして刑法の改正を行いました。ですから、いまは「TAJIMA号」のような事件が起こっても、直ちに日本の警察がその犯人を逮捕することができるようになりました。それから、先般やつと成立した「FAL条約」の批准も四十年かかりましたが、これも批准することができました。

そのように、海事振興連盟はそのときそのときの問題点に対して直ちに対処をしていると自負しているわけでございます。そういうようなことで、きょうもこの会合を持たせていただいて、皆様方からのなお一層の直接のご要望を伺って対処をしていきたい、自由民主党の中に「海運造船対策特別委員会」というのもあるわけですし、そこではいまトンネージ・タックスの問題、そして、また山本公一さんの分科会の課題についてもそこで論議されておりますが、海事振興連盟としてそのときそのときの問題に対処をしているところでございます。

先般の独禁法の適用除外に関し外航船舶の

運賃を外そうということがその政府の審議会から出てきたわけですが、そのことも船主協会から陳情をいただいて直ちに対処いたしております。そういうようなことで、いろいろな問題に対処をしているわけですが、この海事振興連盟の一番の大きな目標は何かと言えば、海事関係者の皆様方の仕事が順調に健全な発展をすることができ、そういう環境整備を図ることがこの海事振興連盟の一番重要な課題であることは間違いありません。

近畿、あるいは瀬戸内、九州においては日本の海事産業が数多く集積しております、文字通り西日本は海事産業ベルト地帯でございます。この今治から皆さんの声を発信して、日本の海運造船の今後の発展に繋がれば大変嬉しいことでございます。そういったことで、本日の会合において皆様方の積極的なご意見、ご要望をいただければ本場にありがたいことでございます。いまいろいろなところから陳情もいただいておりますが、いわゆる海運基本法的なものをつくっていかねなければならぬのではないのか。ここ4～5日前から、読売新聞で日本海運のことが報道されております、皆様方もお読みになっていらっしゃると思います、いまひとつ日本の海運・海洋

に対する組織、あるいは対策、政策、あるいは戦略、そういうものが日本は遅れているということは事実でありまして、きょうの会議を1つの転機として、そういう分野にも大きく我々が関与をしていきたいなと思っておりますので、ぜひまた、現場の声が一番強いわけですから、現場の皆様方のお知恵をお借りできれば幸いと思っております。どうぞ、きょうはそういうことで意欲的な指導をいただきますようお願いいたしまして冒頭のご挨拶いたします。ありがとうございます（拍手）。

司会 関谷先生、ありがとうございます。それでは、本日の来賓でございます越智忍今治市長からご挨拶を賜りたく存じます。よろしくお願いいたします。

越智今治市長 皆様、こんにちは。きょうは今治市によるこそお越しくございました。ご挨拶をということでございますが、ご依頼で「海事都市構想」を今治は標榜しておりますが、このことに関連して約10分程度話をせよということでございますので、恐縮でございますが、若干お時間いただきましてお話をさせていただきます。

きょうは、関谷勝嗣会長様を初め連盟の皆

様方、日夜この海運産業に関する様々な施策についてご研究をいただきまして、海事振興の発展にご貢献いただいておりますことを厚く御礼申し上げます。また、国土交通省海事局並びに四国運輸局の皆様、そして日本内航海運組合総連合会の真木会長様を初め、内航海運業界、造船業界、そして日本船主協会様と多方面からのご参加を賜りまして、この海事都市を標榜している今治にとって大変ありがたいことでございまして厚く御礼を申し上げます。

さて、私どものこの今治市でございしますが、昨年1月に旧今治市と越智郡の11ヵ町村が新設合併をいたしまして、山間部、島嶼部、そして都市部、様々な地域を持つ非常に特色のある産業を抱えたまちになりました。人口も18万人となって新しく誕生いたしました。この今治でございしますが、古来より海の玄関口として海上交通の要衝として栄えてまいりました。そして、この合併によって造船とか、海運業を中核とした、世界でも類を見ないような海事関連企業的一大集積地となったわけでございます。この今治圏域では、古くは中世において来島海峡を縦横無尽に活躍した村上水軍に始まり、その後は竹で編んだ篩、け

んどと呼ばれておりますが、これ売って回った回船であるとか、あるいは当地域の名産の桜井漆器、これの海上輸送になって橈舟と呼ばれている舟が、春は九州・唐津、秋は紀州のほうへと瀬戸内海の海を行き来しておりました。その後、大正期に入り、その後の母船式の漁業発展のさきがけとなった3000トンの蟹工船「樺太丸」というものを建造して、波高いカムチャッカのほうに出漁して蟹の缶詰を製造し、巨万の財を成した商人を今治から輩出したしております。このように、海や船にまつわる歴史と文化に満ち満ちております。

また、この今治港の変遷を見てみると、大正10年には重要港湾となり、翌年には四国で最初の開港場に指定をされ、早くから国際貿易港として発展してきました。このような歴史的背景や経緯の中で、今治港は日本の中でも数少ない市管理の重要港湾でもございます。さらに、この地域には長い歴史と伝統を有す弓削商船高等専門学校であるとか、あるいは国立の波方海上技術短期大学校も立地しております。シーマン、海の男の養成が行われております。この圏域が海と深く関わり、海と共に開けて発展し、今日の日本一の海運造船王国が築かれたのも、この地に生きた

人々が培ってきた進取の気性、またモノづくりにかける心意気が現代まで受け継がれてきたからだと思っております。

私どもは、こういった地域の特性を活かしながら海事産業の振興はもとより歴史文化を含めた圏域全体の発展や、まちづくりに繋げていき、新今治市の生活経済圏域としての一体感も醸成していければと考えております。そして、国土交通省の平成16年度広域連携による自立型経済圏形成推進事業により、この地域特性を最大限に活かすための指針として策定をいたしましたのが今治海事都市構想でございます。この構想では、新時代に向けた海事都市・今治の創造を将来像として定め、その海事都市創造のための基本方針として次世代の人材育成、海事クラスターの構想、海事文化の振興と交流の促進、この3本の柱を掲げております。

まず、次世代の人材育成でございしますが、船や海に親しめる学習環境を整え、海を通じて生きる力を育むことができる海洋体験プログラムを作成し、また、様々な分野で世界各国との交流が盛んになるよう、将来の海事産業に役立つ人材や、国際時代に幅広い考えを持つことができる人材を育てようとするもの

でございます。身近な例を申し上げますと、小中学校の社会科の先生が集まって子供向けの海事資料を作成したり、総合学習の時間や夏休みを利用して、進水式、造船工場の見学をしながら、海事産業に対する関心を持ってもらえるような仕組みづくりをしております。

次に海事クラスターの構築でございますが、海事に関する施設を誘致し、産業界、大学研究機関、行政の皆さんが力を合わせて情報交換を積極的に行い、新しい技術を開発したり、国際競争力の強化を図るための環境づくりを推進しようというものでございます。また、平成17年4月から開校をいたしている今治地域造船技術センターでは地元造船所、国土交通省、日本財団、日本中小型造船工業会の皆様方のご協力により造船技術者の育成と技能向上を図っております。また、日本船主協会様のご指導により取り組んでまいりました、2度にわたる構造改革特区への提案申請でございますが、現在はそのステージを霞ヶ関に移してオールジャンパンのための新たな制度創設に向けて協議中とお伺いいたしております。今治市におきましても、そのことを熟慮の上、別の切り口から特区への取り組みも引き続き行ってまいりたいと考えており

ます。3番目の海事文化の振興と交流の促進につきましては、世界規模で繋がりを持つ海運・造船、及び船用産業等、海事産業の日本一の集積地である今治圏域にふさわしい海事関連施設の整備を検討するとともに、海事産業発祥の歴史や、文化を皆さんに広く知ってもらうための顕彰活動等を幅広く行ないまして、地域住民の海事産業に対する知識と理解を深めながら海事産業の機運を盛り上げようというものでございます。

また、海事関連施設と観光資源の連携を図り、観光拠点化も目指していこうとするものであります。例えば、産業観光として造船所やタオル工場、伝統工芸の桜井漆器の製造工程等を周遊して見学できるルートの整備を図り、あるいは海と関わることにより発展してきた海事都市・今治を、いろいろな機会に情報発信をして、国内外の海事関連都市とのネットワークを構築して情報交換や相互交流を推進することなどに取り組んでまいりたいと考えております。

ここまで構想の一端を紹介をしてまいりましたが、いずれにしましても、構想を推し進めてまいりためには産・学・官、そして市民のそれぞれの立場での連携が必要でございま

して、本日この会場にお集まりの皆様方のご理解とご協力が必要不可欠でございます。今後とも尚一層のご尽力を賜りますよう、心からお願いを申し上げます。結びに、海事振興連盟の今後ますますのご発展と、本日ご出席の皆様方のご健勝をご祈念申し上げます、簡単でございますが、ご挨拶とさせていただきます。本日は、誠にありがとうございました（拍手）。

司会 それでは、引き続き原克彦 四国運輸局次長からご挨拶をお願いしたいと思っております。

原次長 ただいまご紹介にあずかりました、四国運輸局次長の原でございます。海運振興連盟、内航・造船業界との懇談会が開催されるに当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

本日は関谷会長、山本内航分科会会長を初めといたしまして多数の国会議員の先生方のご出席をいただきまして、本懇談会が盛大に開催されましたことを心からお祝い申し上げます。また、本日ご出席の内航海運事業者、中小造船事業者、地元自治体を初めといたしまして、皆様方には日ごろより運輸行政の円滑な推進についてご理解とご協力をいただいております、この場

を借りて厚く御礼申し上げます。

さて、言うまでもなく今治市は世界に冠たる海運造船都市でございます。まず海運業でございますが、我が国の外航海運の商船隊の約4分の1の隻数を今治市のオーナーが所有してございます。内航海運におきましても、全国の約1割の事業者、360社が今治市に集積しております。

次に造船業でございますが、建造量で世界第4位の今治造船、第6位の新来島ドックを初めとした造船会社が集積しており、我が国の大型船舶の建造隻数の約4分の1が今治市で建造されております。また、内航船舶についても、全国の約1割が今治市で建造されているということで、この人口を考えると大変な集積であるということがわかります。まさに、今治市は日本一、かつ世界有数の海運造船都市であると言えると思います。

最近の景気動向ですが、近年の中国の好調な経済状況を受けて中国を巡る荷動きが極めて活発でございます。したがって、これを受けて外航海運業は空前の活況を呈しております。外航船社の新船の建造意欲は極めて高いということで、大手の造船所も活況を呈しております。しかしながら、この光は内航

海運業界であるとか、中小造船業界に届いていないというのが現状でございます。内航海運の備船料は一応底を打ったと言われておりますが、大手荷主との価格競争力は弱いということ、本格的な備船料の上昇には繋がっておらず、備船料は依然として低迷したままでございます。さらに、追い討ちをかけるように燃料費の高騰等のコスト増加の問題が生じてきております。

このように低迷している備船料の下において、内航船社は船舶建造の再投資を行う体力がないことから新規建造が低迷しております。一時年間800隻を超えた内航の建造隻数も、現在は年間100隻と低迷をしております。これを受けて、中小の造船事業者は懸命の合理化を行っておりますが、中には止むを得ず廃業せざるを得ないという事業者も出てきておりまして、いわば生き残り競争の渦中にあるというようなことでございます。

他方、内航海運業界では備船料の低迷によって船員に対して十分な待遇を与えることができないことから、若年船員の確保に極めて困難が生じてきております。内航船の勤務形態ですが、一旦船舶に乗ると1ヵ月、2ヵ月連続した海上勤務を行うわけです。この苦

勞に對して、かつては陸上労働者の数倍の給料を出すことで処遇しておりましたが、現在では残念ながら数割増しの待遇しか行うことができないという状況でございます。

一説によれば、このまま推移していけば船員不足から内航海運業は内部崩壊をしていくのではないかとされるような大変危機的な状況にございます。内航船に代わる大量の輸送手段はほかには存在しない、鉄道、トラックはその代替機関とはならないということでございますから一刻も早く手を打たないといけないという状態になってございます。造船業においても同様な問題がございまして、長い造船不況を受けて新規採用を控えてきたことから、造船所の労働者の高齢化が進んできております。今後10年で熟練労働者がすべて退職してしまうことになります。このまま推移すると、造船所に立派な施設はある、国内・海外船主からの大量の受注はある、しかし、働く人がいないという状況になってしまふという問題がございまして。

したがって、造船業におきましては造船技能の伝承が極めて重要な課題となっております。このような現状認識のもと、四国運輸局といたしましては内航海運の備船料の適



正化、内航海運業の船員の確保、造船業における技能の伝承を政策の3本柱として取り組んできております。

まず、内航海運の備船料の適正化ですが、原油価格の高騰によるコスト増を受け、昨年の10月、四国経済連合会、四経連に対して内航海運業界の窮状を説明いたしまして、荷主業に対して、備船料に対する価格展開について理解を求めるべく努力を行なったところでございます。一部からはビジネスに対する行政の介入ではないかとのご批判もいただきましたが、適正な備船料を確保することによって内航海運の崩壊を防ぐということは、結果として荷主の利益に繋がるという考えのもと、引き続き理解を求めていきたいと考えてございます。

次に内航海運業の船員の確保でございますが、本年9月ここ今治市において、内航の事業者、船員教育機関、求職者を一堂に集めて船員就業フェアを開催しまして就業面接を集中的に行うこととしております。最後の造船業に関する技術の伝承でございますが、運輸局のイニシアティブのもと、今治造船や新来島ドックを中心とした造船所とか、今治市と愛媛県に対して今治地域の造船技術センター

の設立を呼びかけました。その結果、関係者の賛同を得ることができ、昨年無事にセンターを発足することができました。この造船技術センターは企業の枠を超えて、ライバル企業も一緒になって地域ぐるみで造船技能者の技能の伝承を行うという画期的なものです。今後とも皆様方のご協力を得て、この技術センターをさらに発展させていきたいと考えております。これから、私も運輸局といましては、内航海運とか造船業が大きな経済的・社会的使命を果たしていくことができるように懸命に努力してまいりたい所存でございます。本日、内航海運であるとか、中小造船業界が抱える問題点を多数の国会議員の先生方に地元で直接お話しできるといふまたとない機会をいただきまして、業界ともども心から感謝している次第でございます。業界が抱えている問題点につきましてご理解をいただき、さらに皆様方の幅広いご支援を賜りますよう、切にお願い申し上げます。本日はありがとうございました（拍手）。

司会 原様、どうもありがとうございました。ここで本日の来賓でございます越智今治市長がしばしの間、退席されます。

それでは、本日のテーマであります「内航／中小造船事業者と語る会」を始めさせていただきますが、ここで祝電を頂戴いたしておりますのでご披露申し上げます。

「内航／中小造船事業者と語る会」のご開催、誠にありがとうございます。これまでの皆様のご活躍に心より敬意を表しますとともに、今後ますますのご発展とご健勝を祈念申し上げます。衆議院議員 大島章宏殿でございます。

これからの議事進行につきましては、海事振興連盟内航分科会長であります山本公一先生にお願いいたく存じます。先生、よろしく願います。

山本公一議員 内航分科会長を仰せつかっております山本でございます。どうぞ、よろしくお願いいたします。座ったまま議事進行させていただきます。

先ほど来、関谷会長そしてまた四国運輸局の次長のほうからお話がありました内航海運を取り巻く状況は、同じ海運とはいえ、外航とは余りにも現状乖離がひどいということ。私どもは十二分に認識をいたしております。されど、同じ海運、海洋国家の大事な産業であります。その内航が、いかにしてこれから

日本の基幹産業としてもう一度立ち直っていくかということで、関谷議連会長が振興連盟の中に内航分科会をつくられました。その場におきまして、これまでも何度も議論をしてまいりました。そして、自由民主党のほうにも海運造船特別委員会の中に内航海運活性化小委員会ができました。そちらのほうで私が委員長代理を務めておりますが、いま私どもは党と連携をしながら、この問題の解決に向けてできるだけの手を打ちたい。そのためには、皆様方のお知恵をお借りしながら事を進めていきたいと考えており、きょうの会になった運びだと思っております。

私自身もかつて内航海運業者でありましたから、実情のほどは十二分にわかっているつもりでございますが、現状、皆様方のご意見を聞きながら、きょうのこの会が有意義な会になりますように運んでまいりたいと思っております。よろしくお願い申し上げます。

2 内航海運／造船事業者による説明

山本公一議員 それでは早速、議事に入りたいと思います。まず地元内航海運事業者の代表として今治地区海運組合、長谷部理事長から

「内航海運の現状と課題」についてご説明をいただきたいと存じます。どうぞ、よろしく願います。

長谷部理事長 皆さん、こんにちは。地元今治地区海運組合理事長の長谷部でございます。日ごろから内航海運につきまして諸先生方には格別のご理解とご支援をいただき、誠にありがとうございます。

初めに簡単に自己紹介をさせていただきますが、私は昭和28年3月にこの地元今治の高校を卒業しまして、あくる日に自分の家業である220トン積み機の機帆船にセーラーとして乗船しました。それから39年まで11年間、個人経営の船の船長等で乗船しておりましたが、39年にその機帆船を売却して資本金700万円の法人をつくりまして、1250トンの小型鋼船を造り、運航し、その後2～3回のスクラップ・アンド・ビルドを繰り返して現在までできているのが現状でございます。

その間、全日本内航海運組合にも参加し、53年間海運一筋にやってきました。その53年間を振り返ってみると、一番記憶に残っているのが昭和30年代に、地元へ帰るのは正月と、5月18日の春祭りですが、そのときに先輩から、「おい、いろいろ問題があるから

先生のところに陳情に行くぞ」ということで、いろいろな先生のところへついて行きました。特に印象に残っているのは、松山市の三津浜にある関谷勝利先生の事務所に行きまして、先輩がいろいろな陳情して、先生から「本当にお前ら困っているのか」「困っております」「国民がそこまで困っているのであれば、政治はそういう法律は直さなければいけない。よし、こういうふうな手はずでやるから出て来い」ということで、何回か陳情に東京へ行きました。その当時は夜行列車で行って、東京へ早朝着いて風呂入って、着替えて、先生方を回った記憶がございます。そういうのが一番懐かしい思い出でございます。愛媛・今治地区には約400社の海運事業者がございます。また、それに関連して造船事業、船員供給事業等の海産産業が古くから集積されておりまして。内航海運業はそのうち約300社が貸渡業者であります。最大の課題は暫定措置事業を開始した平成10年より代替建造量が大幅に減少し、老朽船が増加し、事業継続が危ぶまれております。そのため、国内向け中小造船事業者は廃業したり、事業規模の縮小を行ったりして、地元の内航海運関連産業が衰退しつつあることを懸念している一人

でございます。

内航海運の衰退の原因を考えてみると、バブル崩壊後に政府はいろいろな景気浮揚策を立てましたが、運輸省においてもその浮揚策についていく船腹不足を懸念され、特に運輸施設事業団等を通じ我々に船舶の建造を促してきました。我々も、その線に乗って事業の拡大を願いながら積極的に権利を買い建造しました。その船ができて動くころになりました。荷主のほうで流通コスト削減等のために運賃、備船料を一方的に下げてまいりました。

499G/Tの1600D/W船で、いいときは1ヵ月の備船料が1300万円ぐらい。高い船は1500~1600万円もらっておりますのが、安いときには700万円ぐらいに下がってしまいました。そういう状態が長く続き、建造意欲が大幅にダウンしてしまいました。

また、暫定措置事業になって引当営業権がなくなりました。なぜ、あのときに営業権をなくしたのかいま考えても納得できません。その暫定措置事業で船を売って借金を清算して止められた人はまだ幸せで、止められない人は金融規制に苦しめられながらも、いろいろな援助を得ながら辛うじてやっているのが

現状でございます。やはり、安定した船を造るためにはそれに見合うコストが出ないと新しい船ができません。良質のサービスを提供するためには、それに見合うだけの備船料が担保されて初めて可能だと思います。運輸支援機構等を通じて、そういう体制を一日も早くつくっていただくようにお願いいたします。やはり代替建造が進まない一番大きな原因は低い備船料でございます。内航のマーケット原理が働くように、もう少しフリーな形で活発な活動ができるようにご指導いただきたいと思っています。何と言っても船舶は設備投資額が大きいですから、やはり税制も大きな要素を占めます。いま特別償却制度で16%の償却が認められております。これを何とか30%ぐらいまで引き上げていただきたいと思っています。

また、税制では、売船益を年度内に処理しないといけません。できたら、売船益の保留を3年間ぐらい猶予願いたいと思います。いま船を造ったら過剰船腹になると思っても税法上造ります。要らないとわかっていて船を造るから、余計に船が過剰になります。ですから、船がちよっと多いなと思ったら、その船を売船して3ヵ年ぐらい余裕を持てるよ

うな制度にしていきたいと思っています。

内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施は、内航活性化3法改正時に衆・参国会において付帯決議されているところでありますが、平成10年に暫定措置法が導入された時、本省から担当の課長が説明に來まして、「今後、金は幾らでもある。青天井で交付金は出す」と言っておりましたが、それがいま実行されておりません。また、当初免除船を利用した場合の建造納付金は1万5000円、すなわち499の1600トンで2400万円でもよかったのが、いまはその倍の4800万円になっております。トン3万です。なぜこういうふうになったかどう考えても理解できませんが、先ほど言いました青天井、我々はそれを信じてついて來ましたが、いまは貰えたとしても3年ぐらい待たされるのが現状です。現在143隻、94億円の未払いがありまして、その船主は船を解撤して、収入はないのに銀行の金利を払わないといけないということで大変困っております。この際、先生方に一日も早い健全な資金繰りができるように願いますとともに、思い切って真水論も検討していただきたいと思います。

最近、当地区でも内航船員問題が重要な課

題でございます。当地区では船員が不足するだろうということで最初は船員養成所をつくろうということで39年、40年ぐらいから陳情いたしましたして、41年に今治四国海運局長のときに賛同を得て、「将来は国立にしてやってもいいよ」というような意見もいただきました。設立準備会をつくりました。その名簿の中には、山本先生のお父さんの名前も載っております。

その後43年に波方海員学校が開校いたしました。最初は新制中学卒業生が中心でしたが、いまは高校・大学卒業生も入れるようにして毎年約80名の船員が巣立っております。しかし、統計を見ると内航海運は10年間で6000ないし8000人の船員が必要だということで、いまの波方の海員学校が10校ぐらい要る数字になりますので、今後ご支援のほどどうかよろしく願います。それと、国際法との関連等で新しい航海士は6級の免状が要るということを当局からいろいろ厳しいことを言われておりますが、我々も高価な財産を未熟な船員に任せるはずはございません。それだけのノウハウが、この地区には蓄積されております。どうか、現状に合った日本に適した免許制度の運用のほどをよろしく

お願いしたいと思います。

以上、多岐にわたり解決困難な諸問題もありますが、本日ご出席の先生方におかれましてはご理解とご支援をどうかよろしくお願いいたします。私の話を終わらせていただきます（拍手）。

山本公一議員 ありがとうございます。引き続きまして、地元造船事業者の社団法人日本中小型造船工業会寺西副会長から「中小型造船業の現状と課題」について、ご説明をいただきますと思います。

寺西副会長 ご紹介いただきました日本中小型造船工業会の副会長の寺西でございます。ご臨席の先生方には常日頃より、中小造船業界に対してご理解とご支援をいただきまして、厚く御礼申し上げます。また、本日は私ども業界の要望をお聞きいただく機会を設けていただきましたことを重ねて御礼申し上げます。

私からは、大きく3つの点についてお願いしたいと思います。第1点目は人材育成事業についてであります。ご存じのように日本というのは半世紀にわたり造船業は世界のトップクラスを維持してまいりましたが、その造船業の高い国際競争力を支えてきたのは

大勢の熟練技能者です。その貴重な熟練技能者が間もなく大量退職の時期を迎えようとしております。全国に7万人強い造船技能者のうち、今後10年間に3万人強が退職すると考えられております。いまの大量受注を考えると、今後10年間に少なくとも2万人の熟練労働者を育成する必要がある。これは、少なめの数字ですが、2万人を育成しなければいけない。10年間で2万人でございますので、1年に2000人、これはいま少子高齢化の中で非常に大きな数字です。

このため、私も造船業では他の産業に先駆けて技術・技能の円滑な伝承のために、次世代人材育成事業を国、そして日本財団からの支援をいただきながら、平成16年度より日本造船工業会、私どもの中小造工、下請け関係の日造協という3団体の造船事業者が力を合わせて、造船業界全体で次世代の人材育成の中の教育をやっている。特に、私も中小造船事業者にとって、これからの後継人材を採用・育成、そして定着をさせるという問題は極めて重要でございまして、かつ、深刻です。こういうことで、私どもの中小造工がその事業の事業主体になってやるということです。

さて、主に中小事業者の新入社員を対象とした3ヵ月間の新人研修をやっておりますが、私どもは平成11年（1999年）にその事業をやっております。そして、当地今治市では昨年より、また今年は大分県の佐伯・臼杵地区でスタートしましたし、それから東日本・横浜では北海道から静岡県までの中小造船事業者が集まり、東日本地域造船技術センターをつくりまして、合計その4ヵ所で合わせて2000人を超える若者が造船技能の基礎を真剣に勉強しております。

このそれぞれの事業に関しては、それぞれの地方自治体などからのご支援をいただいております。後ほど今治市全体については森さんからご説明があると思いますが、「いまどきの若者」という言葉がありますが、一度、実際の研修風景をぜひ皆様にご覧いただけたらと思います。それぞれの会社の作業服、ばらばらの作業服、ヘルメット姿での若者が、よく見ると茶髪とかピアスとかを付けていますが、そういう今風の若者が高校時代にはとても想像できないほど真剣に汗を流しながら先輩の技術を学ぼうとそれに最新の教材と機材を日本財団から助成をいただいておりますので、それを使いながら技能の習得に一生懸命

命取り組んでおります。実にすがしく明日の日本の製造業といえますか、造船業に希望を与えてくれる光景でございます。

先日、ある全国紙にしまなみ海道は全通したけれども、造船業の衰退とともに地域経済も落ち込み、生産は外国人労働者に依存している、などと書かれておりましたが、造船業界はこのように真剣に取り組んでおります。この現場を新聞記者さんにもご覧いただきましたと思います。中小事業者が力を合わせまして、そして行政サイドと一緒に次世代の人材育成に真剣に取り組んでいる。それに、若者がしっかり反応している。これは、実に美しい光景でございます。実際に、いままでの研修では最新の教育システムを使うことによりまして、短期間にかつ効率的に技能及び資格を取得するという当初の目的を達成するのみならず、それぞれの若者の勤労意欲の向上、そして我々事業者からみると定着率の向上改善、そういうところまで大きな成果を上げております。一方で、鉄板を船の形にまげていくようなぎょう鉄という技能があります。が、ぎょう鉄とか、高度な溶接、組み立て、機関の据付など、造船特有な専門技能の研修にも、日本の造船業の英知を結集して、最新

の映像技術などを取り入れ、極めて短期間にかつ効率的に高度な専門技能が習得できるような教材システムの開発に取り組んでおります。一昨年から、専門家による教材開発と合わせて、その教材を使って実際に教えて、テストを繰り返しながら、より効率的な教育システムを開発していこうと努力しておりますが、こういうことは地方自治体とか、中小造船事業者にはとてもできないことであります。

国と、日本財団からの支援なしではとても実現できなかった事業がいま行われていると、私も非常に感謝しております。全国からの研修生を集めて専門技能研修を行うということも、昨年度から因島技術センターにおいて実施しております。これには、地元の自治体それから研修をお受けいただく造船所の多大な協力をいただきながらやっております。

このように順調にスタートしている次世代人材育成の事業ですが、実は国と日本財団の支援は平成16年度より4年間の期限付きとなります。実は、来年度でこの助成が終わってしまいます。これは、いろいろお考えになったかと思いますが、私も造船業界としては大量の退職者を迎える中、一方で内航造船所いろいろありますが、基本的には大量の受注残を

抱えております。私もからすると、新人研修の規模をもっと拡大したいとか、造船規模というのは非常に多岐にわたるので、その専門技能研修の実施体制の整備など、非常に多くの課題を抱えておりますので、できれば、今後とも継続的なご支援をお願いしたいと思っております。

第2点目は、平成の大合併となる国等の出先機関の統廃合についてでございます。私どもの地元は広島県の因島市と申しましたが、今年の1月に尾道市に吸収合併されました。その結果、尾道市という1つの市の中に中国運輸局の海事事務所と、神戸税関の出張所という国の出先機関が2カ所存在することになりました。政府の方針として国家公務員の削減方針が議論されておりますが、地元因島に残った税関と海事事務所は、地元の造船事業者にとっては絶対に必要なお役所でございます。代替するものがありませんので、検査申請とか、税関の手続きをやらなければ仕事が進まないという絶対に必要な出先機関でございまして、ぜひ今後とも存続できるようにお願いしたいと思っております。

いままでは因島市では入管とか検疫、法務局、保健所など、国・県の機関ですが、私ども

ものの事業に直接関係する出先機関がなくなりまして、非常に不便を被っております。納税の義務の裏には適切な行政サービスを受ける権利が存在するのではないかと思います。あくまでも地域の実情に合った施策をお願いしたいと思っております。

第3点目は、内航船の建造促進についてですが、これは先ほど十分おっしゃっていただきましたが、私も事業者から言う内航船の建造事業は非常に変動幅が大きいわけです。この場で内航船を建造している中小造船業は大変な苦勞をしております。ぜひとも、暫定措置事業の变革とか、早期終了とか、そういうことによる新造船事業の喚起とか、そういうことをお願いしたいと思います。

それから、本日はたくさん内航海運事業者の方がご臨席されておりますが、内航海運業界におかれましては、長期的視野に立って計画的に新造船を発注していただく。とても難しいことをお願いしておりますが、これは中小造船事業者にとっては特にお願いしたいところでございます。以上で、私からの発言を終わらせていただきます。ご清聴をありがとうございます。ありがとうございました(拍手)。

山本公一議員 次に、今治地域造船技術セン

ター 森事務局長のほうから、今治地域造船技術センターについてご説明願いたいと思います。

森事務局長 今治地域造船技術センターの事務局長を務めております、今治造船の森でございます。よろしく願いました。実際に研修風景をご視察していただければよかったのですが、あいにくと土曜日で休みのため、この後の懇親会場でビデオをお流しいたしますのでご覧いただけたらと思います。

それでは、今治地域造船技術センターで実施している造船業の人材育成についてご説明申し上げます。皆様方のお手元の今治地域造船技術センターについての資料をご覧いただきたいと思います。合併後の新しい今治市は造船産業の日本有数の集積地でございますが、以前からその1番に記載していますような問題点を抱えておりました。これは労働力需給実態調査を平成16年に実施したときに判明したものでございます。そこに3点、問題点として挙げております。まず、1番目の従業員の年齢構成は本工、協力工ともに50歳以上60歳未満の割合が大きいと出ております。これは従来から言われてきたことでございますが、過去数度にわたる造船不況により

各社の従業員構成がいびつなものになっております。この地域の50歳以上の割合は4割を超えているのが現状でございます。これがまず第1点でございます。それと、この地域の労働力の特に不足している職種としまして、高いもので溶接、鉄鋼、組み立てというふうなことです。その後、電気技装、配管というふうな職種が続いております。

3番目のこの地域の活性化を図るためには次の2点、若年労働力の確保育成、熟練技術者の確保育成が必要だといった3点の問題点が判明いたしました。このまま何もせずに放っておけば、数年後には業界を支えている熟練技術者が退職し、技術力が低下してしまうため、活況を迎えていまこそ後継者育成の事業に着手すべきであるとの結論に至りまして、四国運輸局殿と今治市産業界が一体となり勉強会を7回、ワーキンググループを13回開催し、今治地域造船技術センターの構想を取りまとめました。次の2が、その概要でございます。2番目として今治造船技術センターの概要ですが、対象者として、造船関係業務の初級者を対象者にすることにいたしました。勉強会におきまして、初級レベルではなく、より高度の技術の伝承こそ必要だとい

う声も出しましたが、まずは新人教育から始めて軌道に乗せていくことを優先することにしたしました。幸い、因島に前例がございましたので、これを参考に進めてまいりました。2番目の定員ですが、当初50名程度、これは講師の数に限りがございますので、50名と設定をいたしました。3番目の研修期間ですが、毎年4月から6月の3ヵ月、昨年は平成17年4月12日から6月30日に研修を行いました。研修コースですが、先ほど不足職種の高いもの、溶接及び組み立ての2コースで資格取得を目指すこととしております。資格取得は後ほどご紹介申し上げます。なお、この研修に使うカリキュラム、あるいは、テキスト、これは同センターで独自に作成したものを使用しております。5番目の研修場所ですが、今治造船と新来島ドックの2ヵ所の研修所で実習を行っております。ただし、座学は講師の人数もございますので1ヵ所で行っております。会員各社のご協力を得まして、講師の皆様方は会員企業の現役の社員のボランティアで行っております。

次に研修に必要な機材に関しては、日本中小型造船工業会館からCO₂溶接機、交流溶接機を各24台、自動切断機、半自動切断機を

各4台無償貸与していただいております。なお、これらの機材整備に当てるため、日本中小型造船工業会殿に対して、国土交通省殿と日本財団殿から補助金をいただいております。大変助かっております。この場をお借りしまして厚くお礼申し上げます。また、セクターの運営経費に充てるため、会員の年会費や授業料の他、愛媛県からの助成金、今治市からの補助金をいただいております。会員企業ですが、現在40社、内訳は造船会社が17社、造船下請けが16社、その他7社で運営しております。

3番目の昨年の実績及び今年 の状況ですが、昨年は先に述べましたように、昨年4月12日から6月30日に研修を行いまして、50名の定員に対し60名人校し、全員が卒業いたしております。それと、全員が次の資格取得をしております。アーク溶接の特別教育、研削等の特別教育、ガス技能講習、玉掛け技能講習、床上クレーン技能講習、NK技能試験、全員が合格をしております。なお、この3ヵ月の集中研修と実習によりまして、全員が当該職種の1年の経験者と同じぐらいの技能を修得しております。特に、習熟の高い者、これは当該職種の2年の経験者と同じぐらいの

技能を修得した者もおります。

3番目に、研修生の評価、これは最後の日にアンケートを取りましたが、それをご紹介しておきます。これは研修生の評価ですが、「基礎技能の習得、資格の習得ができた」、これは33人おります。「仕事への意欲、仕事への取り組み姿勢が変わった」、17人。「社会人としての自覚が持てた」、11人。このような評価結果となっております。

また、昨年、派遣企業が18社ありましたが、その企業さんにアンケートをしたものも、ご紹介しておきます。「技術セクターの研修に参加させて効果があったかどうか」という問いに、1社の無回答で「そう思う」というのが17社でした。「来年も、研修に派遣したいか」と言うのは全社「そう思う」というふうな評価を得ております。

平成18年度ですが、昨年より1日早めまして、4月11日から6月30日を予定しております。本年は、79名人校しました。当初、本年も昨年ぐらいの人数であれば受け入れようと計画しておりましたが、先ほどの評価をいただいたこともあり、昨年を大幅に超えた申し込みがありました。しかし、せっかく申し込まれたので全員受けつけることにしまして、

機材も増やし、現在、対応しているところでございます。こういった状況から、他地域からの参加希望もありますが、現状では到底受け入れられないような状況です。

今後の取り組みですが、新たに事業を検討する検討委員会を本年、新たに設けまして、この検討委員会で将来に向けた新たな研修を設けていこうと現在検討中でございます。

以上で、私からの説明を終了いたします。最後になりましたが、本日このような機会を頂戴いたしましたこと、誠にありがとうございます(拍手)。

3 意見交換

各議員発言／地元事業者発言

山本公一議員 ありがとうございます。それでは、ただいままでお話しいただきました内航海運事業者及び造船事業者の現状を踏まえて、きょうご参加の地元の事業者の方、そしてまた国会議員の先生方、忌憚なきご意見をいただければと思います。

なお、本日は本省から国内貨物課長と造船課長も来ておりますので、その辺も踏まえてのご意見も頂戴いたしたいと思います。どんなでも、結構でございます。

木村義雄議員

きょうは関谷会長の会でありまして、私は関谷先生の子分の香川県の木村義雄でございます。来年、先生が選挙でございますので、きょうは枯れ木も山の賑わいということで邪魔させていただいた次第でございますが、どうぞよろしくお願いいたします。さすが地元の皆さんを上手に集めて、なかなかだなと思います。

ところで、もう1つきょうは皆さん方から面白い話が出るのではないかと想着て参りました。私は自由民主党の外国人労働者の問題等の特別委員長をさせていただいております、その問題に取り組んでおり、近々、自民党としての見解をまとめてまいりたいと思っています。

ところが、外国人労働者の問題等については様々な意見がありました。特に政府の中では、これから「一人も入れるな」という話と、「皆追い出せ」という極端な話もあるわけです。その中で、そんなことをしたら大変なことになるのではないかと想着ています。私はむしろ、いままでの自由民主党の外国人労働者対策の流れを舵を切って、鎖国ではなくて開国のほうに向かっていきたいなと思っております。

ところが、この関係で議論をすると、会合にやって来るのはほとんどが反対論者であります。ただ、農業関係の方、特に北海道の関係の方は、水産業はこれなくてして地元の産業の現状維持もできない。まちはゴーストタウンになってしまうという切実な意見も出てくるわけですが、率直に言って出席される議員の声の大きいのは皆反対論者の方々ばかりです。

きょうの話を聞いていると、寺西さんも、外国人労働者に依存するのではないと胸を張っておられたように聞こえましたが、しかし、今後10年間で6000人から8000人とか、2万人が足りないという数字を聞くと、本当に大丈夫なのかと思えてならないわけでございます。実質上、世界中がこれから恐らくそういう働き手の取り合いになってくるだろうと思っております。そうなったら、これらの日本はまだまだ遅くない。まだ周辺の国でも日本で働きたいという希望、しかも、まともな人たちが働きたいという希望も随分あるようでございます。その辺も含めて、仕組みをもう少ししっかりとしたものをつくって、ちゃんと受け入れができ、しかも、これからの日本の産業の発展にお役に立てればと

思っているわけです。

ところが、日本はどんどん少子高齢化社会が進んできていて若者の数は間違いなく減っている。ですから、産婦人科がいま少なくなっているというのは、子供の生まれる数が減ったから、それに応じた需給のバランスを図っているわけです。学校経営もどんどん悪くなってきましたが、生徒の数が減っているわけでありまして。これが、いまに産業界にも当然やってくるのではないかと想着ています。今後30年間で約1000万人の働き手がいなくなってしまうのではないかと、いろいろな数字も出ております。この辺、忌憚のない意見を聞かせていただき、不要と言われれば結構ですが、必要ということであればどの程度必要なのか。あるいは、いまの仕組みで人を雇っている。しかし、どうしても困るのでこういう仕組みに変えてほしいとか、そういうご意見も聞かせていただきたいと思います。また、どうぞここにおいでになる先生方にも、そういう場面に來ていただいて、地元のそういう思いを議会の中、また党の中でしっかりと発言をしていただくことも必要なのではないかと思っております。

きょうは関谷先生の応援で参った次第です



が、いま私が担当しているこの問題を、ちょうどこれからまとめかかっているところですが、何も声が出てこない。特に国土交通省も何も言っていていないので、国土交通省は全然そんなことを考えていないのだなというふうには私は思っているわけです。もし、ご意見等があれば、お聞かせいただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

藤野公孝議員 私は隣の瀬戸内海の反対側の広島出身で、宮島の近くの者で藤野公孝と言います。いまの木村先生もこういう話があるというお尋ねでございまして、私も「こういう話はどうだ」という発言をいたしたい。

燃料の話ですが、先だって私も国会でも採り上げましたが、軽油の値段は、平成15年度平均でリットルあたり64円だったものが平成17年度には、79円と大幅なアップとなった。トラックの業界では、いまも事実大変なんです。1円上がると180億円、20円上がると3600億円という試算であります。そんなものを業界で一遍に吸収する余力があるのか、ということですが、内航海運でも同じようなコストアップになってくるわけです。こういう業界の痛切な思いというのが、具体的に数字も含めて行政サイドとか、

業界団体も取り組んでおられると思います。さらに実態も含めてお聞かせ願いたいと思います。また、それを受けて国会でやりたいと思います。

大野功統議員 きょうは本当にいろいろ勉強させていただき、ありがとうございました。私は香川県が一番西の外れの豊浜町、合併して観音寺市になりましたが、豊浜町というのは、北へ向かっても魚しくないし、南は山ですから猿しかない。西のほうは愛媛県で1票もありませんが、きょうは愛媛の今治まで来て本当に勉強させていただいてよかったなと思っています。

いま本時代に時代が変わっていく中で、一番大事なことは、基本的、長期的、国際的な視野から物事を考えていかなければいけないということ。きょうもつくづくと思いました。一番考えていかなければいけないと思ったのは、まず外航海運にしても、人件費が高いからどんどん便宜置籍船にしている。パナマ船、リベリア船にしているという問題です。しかし、そういうことをやっていて、日本の国は油を中東からもらっていて安全保障は一体どうなるのだろうか、こういうことも考えていかなければいけない。こういう基本的なこと

を考える上で、やはり木村先生のおっしゃった外国人の問題をどう考えるのか、これは本
当に基本的な問題であります。

そういう見方からすれば、基本的な問題として流通というもののコストを下げていかなければいけない。これは当然のことでありまして、人間は「動く動物」である。人間が動けば、金が動くのです。それから、物が動けばやはり金が動く。経済を支えているんです。業界だけの話ではなくて産業界全体として考えていかなければいけない、こういうことをつくづくと思いました。

引きこもり対策も政府でもやっています。もう全国で20カ所やって、今年も5カ所、ニート対策で増やしました。四国にも初めて2カ所できるはずですよ。そういうニートというところに金をどんどん使っている。もっともっと、先ほどもご要望がありました、長期的に考えて日本経済を支えるためにやるべき人材育成、こういうことを今後皆で考えて金を出していかなければいけないかもしれない。それとのバランスで、外国人労働者の問題が出てくると考えなければいけないのかなと思います、これが一番大きな問題かなと思います。真剣に採り上げていかなければいけな

いのではないのでしょうか。

それから税制、これは具体的に国ができる仕事です。税制というのは、先ほど利益の繰り延べの話が出ましたし、また、特別償却制度の話が出ました。一々ごもつともな話であります。それと、私は普段から本当におかしく思っているのは、動くものに固定資産税をかけているわけです。これは本当におかしな制度であって、私は自民党税調の副会長をやっていますので何度も言うのですが、なかなか直らない。こういうことをどう考えるのか。やはり流通コストを下げるという意味で動くもの、飛行機もそうだし、船もそうです。船などはおかしなことに、寄港地毎に配分して払っています、あんなバカな話はありませんで、これは役所も考えてもらいたいし、我々も考えていかなければいけないと思います。ただ、融資とか、真水論が先ほど出ていましたが、これは首を傾げてしまいます。金融の世界と、市場経済原理主義でやっているところですから、これは本当に難しい話だなと。これは考えてもなかなか結論は出ないと思っ
ていますが、やはり業界が経済を支え、どんどん伸びていく。伸びていく可能性、ポテンシャルのあるところには必ず金が回って

きますので、そういう観点から考えていただきたいという気がしています。

合併論のところ、たしか地方支局を残せ
ということですが、これは本当に緻密に考えていかなければいけません、私はやはり、行革法案が国会を通りましたが、あの中でも、国家公務員を5年間で5%減らすのだというなかで大変難しい作業ですが、この辺は役所のほうで緻密に考えて、必要なものは必要だという判断を我々のほうでしていかなければいけないというのが、きょうの私の感想です。

繰り返になりますが、大事なことは物流コスト、人間は動く、物が動く、そうすれば必ず金が動くという基本論がある。そして、いまは地球が小さくなって外国との関係をどう考えたらいいか。関谷会長が冒頭に、「トンネージ・タックスをいま議論している」という話がありました。私もこういうことを一所懸命議論していますが、本当に国際的な視野から、基本的な視野から、長期的視野からこの問題は取り組んでいかないと、ハッと
思ったら内航海運はなくなっていたということにならないように、我々も一所懸命がんばっていきますので、よろしくお願いいたし

ます。

山本順三議員

参議院議員の山本順三でございます。

います。このホテルから車で5分足らずのところに住んでいまして、皆さん方、わざわざ今治までお越しいただきまして、心から歓迎を申し上げたいと思います。

実は私どもも、今治が合併して18万の都市になって、日本最大の海事都市ということで、いま市長を中心にしてさまざまな施策を展開していこうということで、全国に先駆けて、あるいは模範たる提案をもっともとしていこうではないかということで、「日本最大の海事都市」という立派なパンフレットもできました。まだまだこれから体制づくりをしていかなければならないと思いますが、そんななかで、造船なり海運なりの問題点というのは、私も国会議員になってまだ2年足らずですが、東京に出ていってつくづく「厳しい状況であるな」ということを感じ、なおかつ、最近の原油の問題、あるいは、私はたまたま昔は鉄屋にいましたが、鉄鋼の値上がりの問題等々を見ていまして、これは本当に大変だなということを感じて、これは本当に大変ななということを感じて、こうなっているなという感じがします。

先輩からいろいろなことをおっしゃいまし

たので、1つだけ、人材育成ということでお話をさせていただきたいと思いますが、お陰様で、海運にしても造船関係にしても、人というのが一番大事である。やはり日本人がしっかりと技術を身につけていく。それも、団塊世代の定年を間近に控えているだけに、これは急務であるということは我々もつくづく思っています。先ほど、今治の造船技術センターについて森さんから説明がありました。その点について何点か質問をさせてもらいたいと思います。

まず、お話にもありましたが、初級コースからまずは始めるといようなお話でしたが、いわゆる造船技術センターの一番のポイントは、高度な技術をいかに伝承していくかというところが大きなポイントになると思います。ということは、言わば中堅技術者の方々に対して、退職していく人がどうその技術を残していくかということですから、初任者研修も非常に大事ではありますが、私はそれ以上に、もっと高度なレベルの技術を残していく研修を、どう早くに立ち上げていくかが一番大きなポイントだろうと思います。そのときに、この造船技術センターの一番いいところは、各企業を乗り越えてというところ

であります。しかしながら、その乗り越え方が難しいのではないかと思います。それぞれの技術が、それぞれの会社にあるわけですから、そこをどう調整していくかという問題点が出てくるだろうと思います。そのことについて、今後の取組のなかにも、新たな検討を進めるというようなことがあります。具体的にどのように展開していくのか、それから、講師はボランティアというふうなお話もありました。さて、ボランティアでどこまでできるのだろうか。もっとしっかり責任を持って教えてもらうような体制づくりも、これから考えていくべきではないか。

そんな感じがしましたので、ぜひ今後の方針についてお聞かせいただければ有り難いと思います。

山本公一議員

ここで一度切らせていただきます。4人の国会議員の先生から、それぞれ示唆に富むご意見をいただきました。これについて、皆さんからご意見があれば頂戴したいと思います。最後は、特に山本順三先生の質問ということでしたので、森さんにお答え願いたいと思います。

森事務局長

確かに、先生のおっしゃったことはもっともなことで、勉強会でもその意見

は出てきました。しかし、やはり足固めをして、ちゃんと講師を確保して、教材等もちゃんとつくってという形で、昨年1年間やりました。今年は中級コースを開設してこういうことで、それをどういう形でやろうかと。それを導入することは決定していますので、そういったことでやろうとしています。

もう1つ、ボランティアのことであれば、どうだというようなお話が出ましたが、いま運営費に相当な費用がかかっています。2社のほうに若干の費用も出てはいますが、各会員企業さんのほうから現役の社員を出して、自分のところの社員もそこに来ておりますから、それでやっていこうということです。このスタイルは、費用的な面から今後もういった形で続けていきたいと思っています。講師の方が独自に教材もつくっていきまして、同センター独自の教材で一応やっております。ですから、中級コースもそういったことでできるのではないかと考えております。

山本公一議員 冒頭に申しましたように、きょうは内航海運のことで基本的にこの会を設定しているつもりです。業者の方はたくさんお見えだろうと思います。ぜひご発言をお願いしたいと思います。

愛媛海運藤本会長 長谷部理事長のほうから

一応申し述べていただいたわけですが、我々内航海運のほうは暫定措置事業ができてちょうど8年。それによって減船対策はほとんど進みました。そして、今年になってようやく備船料のアップが進んできて、ようやく緒をついたところなんです。

それにつけても、先ほど大野先生も言われましたが、真水論なども出たわけですが、私のほうはそれが真水であるかどうかはわかりませんが、現実に内航総連合会の資金繰りは非常に逼迫していますし、我々の真木会長のほうも頭がどんどん白くなってきておりますので、なんとかこのような資金繰りのタイムラグがうまく順調にいくよう何か手を打っていただくことが必要ではないかと思っておりますので、その点で、村上先生からご意見をお願いいたします。

司会 ほかに、ご意見はございませんか。

村瀬 地元、村瀬海運の村瀬です。船員問題のことでお願いを申し上げます。

船員が不足して、船が止まる、輸送に支障をきたすXデーが必ずくると言われて、もう10年以上になるかと思えます。そのXデーがやってきました。このままいけば、たぶん3

年以内には船が止まると思います。この対策に、我々業者も荷主も、政府のほうも、10年間空白をつくったわけであります。いや、15年は空白をつくってしまったという気がしています。もう、どうしようもない状態になっています。これが現場の生の声ですが、ここで1つの思いがあるわけです。

いま、「海猿」という海上保安庁の映画が月末から封切られて、ジワジワとヒットしています。今年最大の映画興行収益を上げるのではないかと言われています。海上保安庁のレスキュー隊の、海難救助に向かう男たちの友情と、正義感、使命感というのをテーマにした、ストーリーとしては単純な映画ですが、多くの人の共鳴を呼んでいます。

これで何が起こったか。いま劇場でやっているのは2作目ですが、1作目で海上保安官になりたいという人が2割増えたそうです。これが2作目ですから、たぶん5割以上の海上保安庁希望者が増えると思います。

いま、地元ではどうなったか。地元の海上保安部長のところへ、お母さんが子供を連れて来るそうです。「うちの子供を海上保安官にさせたい。どうしたらいいでしょうか」という相談で、何組も今治の海上保安部に来た

そうですから、全国の海上保安部には数多くの方が、自分の子供をさせたいという親のほうもありますが、子供本人の意志で海上保安官になりたいという人が脈々と増えていますし、今治の海上保安部にも電話の問い合わせはたくさんあるそうですので、これが1つのヒントになろうかと思っています。

山本先生は数年前から、海運はまさに国策であると。これをなくしてはいけません。農業に次ぐ国策として内航海運を捉えたいということをおっしゃっていただいています。ぜひ国策として、この船員問題を1つの足がかりにして、内航海運を日本が失ってはならない国策であるというように捉えてもらいたいし、我々からすると、内航海運は産業でもあると同時に、未来永劫に続いてきた「海運」という1つの文化であると思っておりますので、これから内航を残すためにどういうことをしていただくか。我々業者としてはもう限界で、方策はありません。あと頼れるのは政策以外に何もありませんので、地元の関谷先生には充分内航の実態は生の声として聞いてもらっていますので、関谷先生、山本先生のコンビに、村上先生の財力のほうの力をいただいて、内航という業界を後世に残せるよう

にご指導をお願いできればと思っております。よろしくお願いいたします。

山本公一議員 せっかくですので、地元の村上先生のほうからお願いします。

村上誠一郎議員 おはようございます。きょうは高木先生をはじめ、遠くから来ていらっしゃるのでもちよつと遠慮していましたが、正直申し上げまして村上水軍ですから、揺りかごの時代から毎日海の話、船の話、海運の話聞いています。特に、長谷部理事長、真木会長、小池さん、村瀬さんたちには毎週のようにレクチャーを受けています。

いま村瀬さんのお話にもありましたが、この問題一番の難しさは何かというところ、海運業というのは経済の大動脈ですが、日本国民が、海運国でありながら、その重要性の認識が戦後教育の欠落のために認識が非常に薄くなってしまった。特に、内航海運は、地元今治越智郡は、よく自慢に言いますが、ギリシャ、香港、波方と昔言っていました、それだけの誇りと自信がありました。

結論を言いますと、もつと国民に、先ほど関谷会長が言われたように、「海の日」を設定したように、もつと教育をしなければいけないと思います。先ほど「海猿」の話もあり

ましたが、「男たちの大和」、そういういろいろな映画や文化活動を通じて、その折に触れてやっていく必要があるのではないかと思います。

一番難しいのは、財政をどういうふうに引き出すかだと思います。これは、国の命運は海運業にかかっているということを国会議員全員、残念ながら日本の場合には長野県だとか、奈良県だとか、海がない県が多いので、そういう人たちにも啓蒙して理解してもらおうということが必要だと思います。何はともあれ私自身は、先だつてある新聞を読んでいたら、「海運業を外国任せにしつつある」という記事が出ていて、非常に危機感を覚えました。

そういうことで、きょうを契機に、きょうお集まりの先生方となお一層スクラムを組んで、700人いる国会議員のほとんどの人に、その重要性を知ってもらうように、一生懸命努力していきたいと思います。本日は、本当にありがとうございます。よろしくお願いいたします。

山本公一議員 もう少し時間がございますので、ご意見があったら承りたいと思います。

栗林日本船主協会内航部会長 先ほど燃料の高騰についてのご質問がありましたので、簡

単にご説明申し上げます。このパンフレットに出ていますが、1万円上がると、内航海運全体で274億円のコストアップになりました。この3年間の間で約3万円上がっております。この4月から5万円になりますので、ざっと計算しても600億円近く高くなっているということです。

内航海運の中で、専用船として荷主さんに保障していただいているものが大体2割から3割程度で、残りは業者負担という形になっております。内航海運の中にも定期、不定期、タンカー、いろいろな船種がありますが、不定期船の一部が専用船という形で荷主さんにご負担いただいているという形で、あとはすべて業者負担という形になっています。

昨年の秋から定期航路の一部でバンカーサーチャージ、燃料油の調整金という形で荷主さんにご負担いただくような形を取り始めてはいますが、なかなか理解がそこまで浸透してなくて、完全収受までには至っていないのが現状です。

結局、荷主さんからいただけない部分はオペレーター負担になりますので、備船料のアップを抑えてしまうような一因にもなっているのかなという形でございますので、こ

いった国民全体で負担しなければならないコストアップですから、ぜひ、荷主さんにご理解いただいて荷主さんにご負担いただきたいなと思っているところです。これは、船主協会、総連合会初め、各荷主さんをお願いしているところでございます。以上でございます。

山本公一議員 ありがとうございます。そろそろ時間でございますので、誠に申し訳ございませんが、せっかく東京から来てもらっていますので、国内貨物課長と造船課長に一言ずつ決意のほどを申し述べてください。

長谷川国内貨物課長 実は昨年8月に就任して、すぐ広島から松山を通って今治に参りまして、今治で、きょうもお見えになっていますが、何社かの方にお付き合いいただいて、実情を伺ったりいたしたことがございますが、本日このように諸先生方がお揃いのもので、こういった形で、いまの本当に厳しい状況を聞かせていただける機会をいただきまして、本当にありがとうございます。先生方には日ごろから本当にお世話になっておりまして、またきょうのお話を聞くにつけ、ますますご指導いただきながら頑張らなければいけないと思っているところでございます。せっかくなので、2、3点よろしゅうご

ざいますか。幾つも問題点をお示しいただきました。暫定事業の関係ですが、船腹調整事業も時代の流れといえますか、規制緩和の中でこれをやめることになりまして、ソフトランディング策ということで、いまの暫定措置事業になっているわけですが、ご案内のようにつながり資格が反社会的な利益という整理であつた面もあり、そういった経緯もあつて、私どもとしても政府補償という形でのご支援になつてはおりませんが、いろいろなお話が出ていくように交付金も全部交付できていないではないかといったような話も含め、多々問題があります。

そこで、きょうお見えの真木会長を初め、内航総連合会5組合の会長の皆様と、私どもの海事局とで、この4月から内航問題検討会というところで率直に意見交換をして、どうしていったらいいのかということを検討しているところでございますが、引き続き、真木会長の指導力のもとで内航総連合会のいろいろな意見をもっと聞いていただければと思つております。私どもも、ここで何とか真木会長のときに何かできないかということ、いろいろご相談させていただきたいと思つております。

それから、なぜ船の代替建造が進まないかということですが、先ほどお話が出ましたように、私どもとしても共有建造の制度とかがあるわけですが、その他の税制として買換え特例とか、特償等がございます。その他にもいろいろなご要望、また固定資産税をなんで払っているのかといったご指摘もありましたが、その辺を含めて私どもも勉強をしていきまして、一体となつてまたいろいろ要望していきたいと思っております。

何と言つても荷主との関係、運賃、備船料の、問題が大きいわけです。どういふふうに荷主団体あるいは経済界に理解を求めるかということが何と言つても大きな話ですので、私どもとしても機会をとらえて、個別の団体に伺つたりしていますし、その他にも荷主の団体と内航の業界関係者、あるいはそういう中で、私どもが入つて一緒に働きかけていくということが必要かと思っております。

やはり、コストがどんなものかというのをよく理解していただくが必要かと思ひますので、コストをどうやって透明化、わかりやすく示していけるかということを内航の業界の皆様と一緒に考えていき、効果的に荷主に働きかけができるようにしていきたいと

思っているところでございます。

昨今問題として燃料油の問題がありました。原次長からもお話がありましたように、運輸局のほうから各地で各団体にも行つていただきましたが、その前提として本省レベルでも大臣初め、経団連その他にも行つたりして、環境づくりということで努めておりますが、内航の関係については率直に言つて、やはりバンカーサーチャージで多少取れているところと、その期が終わつた後、精算できている業種と、まだまだ十分取れていない業種が多々ありますので、我々も荷主への働きかけということがどういふふうにできるか、ご相談しながらやっていきたいと思っております。

とりとめもないことを申し上げてまいりましたが、引き続きまして先生方のご指導を賜りまして力いっぱい取り組んでいきたいと思ひますので、よろしくお願い申し上げます（拍手）。

丸山造船課長 本日は先生方と直接事業者の方々のお話し合いの場に参加させていただきましたこと、大変ありがとうございます。私は仕事柄、造船事業者の方とはいろいろなコミュニケーションを取っておりますが、その上流にございます内航海運の方々とこうして

直接いろいろなご意見、生の声を伺う機会はそう多くはございません。そういう意味でも大変勉強させていただきました。ありがとうございます。

きょういろいろな貴重なご意見をいただいで、私も戻つてからいろいろやらなければいけないと思つておりますが、1点だけこの機会ですので、特に人材育成について。先ほど木村先生からもご指摘いただきましたが、特に外国人労働者をどうするかは、これは非常に大きな問題でございます。私どもはまだそこにブレイクスルーされていない状態では、国内の労働力でいかに質の高い労働力を速成的につくっていくかということを念頭に置いて、この人材育成事業についても支援させていただいていところでございます。

ちょうど1956年からですからまさに50年前に、日本が世界の造船トップになりました。今年2006年ですから、ちょうど半世紀です。いまは韓国と熾烈な争いをしておりますが、しかも、ほぼ100%国内に立地している製造業でございます。いま製造業が非常に空洞化して外国へ流れているという状況の中で、100%国内立地している製造業は非常に珍しい産業だと思つております。そういう意味でも、非常に



日本に合った海事産業であると考えておりますし、その一番重要な人材について、特に我々としても頑張っ、これから対策をしつかりやっていきたいと思っています。

予算につきましては、先ほど要望の中に19年度で終わってしまうということになって、それ以後どうするのかというお話もございましたが、一応予算の計画では19年度でございますが、これからまた関係する方々といろいろと相談させていただいて、必要な措置を取らなければいけないという状況になれば、別に19年にこだわらずにしっかりと対応していきたいと思っておりますので、よろしく願ひしたいと思ひます。今後とも、先生方のご支援、ご指導、よろしく願ひ申し上げます。どうもありがとうございます。

山本公一議員 ありがとうございます。高木先生、一言ございせんか。長崎からお見えていただきました。

高木義明議員 一言ご挨拶申し上げます。きょう、私はここに来させていただいて本当に嬉しく思っております。来たのは、まずは海事振興連盟の関谷会長のお伴をして来たというのが1つでございます。

もう1つは、3つも大きな橋を架けて、そ

して素晴らしい人材、国を動かしている国会議員の先生方がおられる四国ですから、そういう思いも1つございました。

それから、何よりも、私も海運・造船の政策議論にはこれまで少しばかり関わってまいりましたが、いまは今治なくして海運・造船は語れない、こういう時世にございます。特に、造船業の今治造船は日本の建造量のトップでありまして大変なところでございました。私は、いまお聞きをして、例えば、尊敬する大野先生から暫定措置事業、真水がだめだと、こういう言いにくいことをズバリと言われましたが、私はかつて、やはり長い間船舶調整事業がありまして、これを方向転換して、暫定措置事業に入ったんだから、当時、大手の金融機関に公的資金を投入しておりますが、このぐらいのことなら、こういうところにも少しでも公的資金を投入してはどうかということ、予算委員会でも一回やったことがあります。いま状況はだいぶ変わってきておりますが、私は内航の皆さんの気持ちを考えますと、自助努力は当然ですが、いわゆる公的な物流部門、基盤整備、これは経済の支え、そしてまた財政を支えるということにつながるわけですから、そういう思いで取り

組んでいったらどうかと思っております。

また、外国人労働者の話も出ましたが、やはり何と言っても、市場経済万能主義でいきますと、それはどんな安かろうという話になってくるわけですが、やはり私たちは、それはそれで当座の仕事をするためには、どうしても避けて通れない部分もたくさんあります。しかし、国が考えるのは、我が国は海運国家ですから、船を操る人、まさに船乗りさんがいなくなるという事態だけは絶対に避けなければなりません。こういう思いで微力ではございますが、これからも先生方のご指示をいただきまして、また海事振興連盟の一人として頑張っていきたいと思っております。きょうは、ありがとうございました（拍手）。

大野功統議員

真水拒否論で高木先生からも反論がありましたので、一言正確に申し上げたいと思います。

私が申し上げているのは、人材育成、これはやらなければいけない。政府の税金を使ってもやらなければいけない、このことは言っています。ただ、こういうところに使うか。これは場合によっては、こういう時世ですから、という意味で、真水拒否論を言っているわけであります。真水は人材育成、これは基

本だという意味ですから（笑）。これで、よろしゅうございますか。

山本公一議員

ありがとうございます。村上先生が最後に言わせてくれと言われますので、

村上誠一郎議員

原油高の問題ですが、長谷川さんをお願いですが、やはり消費税でも何でもそうなんですが、転嫁がきちんとできないと上位業界のほうを下を押さえるんですね。それは、どう見ても社会的に公平ではないと思います。これだけ、アメリカの戦略で原油価額で上げられていて、それは応分にきちんと転嫁できるようにするのが社会正義であり、行政の大きな役目なので、関谷先生を筆頭に我々は立法府として一所懸命応援しますし、トラック業界も大変だと思えます。そこら辺は、国の行政として北側君にも言いいますから、きちんと対応していただきたいと思っています。

特に私自身が思うのは、先ほど高木先生はいいことを言われますね。金融業界に何十兆も損失補填をして、国民がもう利子を金融業界に延々と補填しているわけです。確かに金融も経済の大動脈であるならば、海運も大動脈ですから、あんなバブルを自分たちの責任で起こした金融業界が、本来、本当に自分

たちで責任を取らなければいけないのに、国民の犠牲で何とか立ち直りつつありますが。そういう面から見れば、海運業に対してもっと考えるべきではないかと思えますので、その点も理論武装の一連として、長谷川、丸山、両課長にお願いしたいと思います。よろしくお願いします（拍手）。

皆さん方が、海運業は日本の50年代とか、日本のよき伝統だとか言われますが、私はそんなことを否定しているわけではありません。ただ、実際問題として相撲でもそうです。活躍しているのはモンゴルとか欧州だと言っているのだから（笑）。いま、これからどんどん少子高齢化の中で本当に大丈夫なのか。きれいごとで済むのか、本音はどうなのかを聞いているんですよ。もう「必要ない」と言うなら、それで結構ですが。だから、そこら辺をちゃんと発信してもらいたい。どういう意見を持っているかと、どうやって直してほしかのかとか、いろいろあると思います。だから、基本的なところは、何も日本の造船業界を海外に持って行けと言うのではない。日本に置くためにどうするかという話をしているので、その辺は勘違いしないでいただきたいということを伝えておきたいと思えます。

山本公一議員 ありがとうございます。

真木内航総連合会長 私も波方の地元でございませう。木村先生に質問ではありませんが、内航海運はカボタージュという国際慣行で、外国籍船及び外国人船員は絶対に入れない、これが一番自由を謳歌しているアメリカでも絶対にしていないわけです。日本よりも、まだ厳しいカボタージュを遵守している。そういうことで、外航海運はそういう意味では完全に潰れてしまっていますが、外航海運の外国人の船員がいるかという点、これも相当取り合いになって、いま外国人もいい船員はいなくなってきた。

もう一つは、外国人を入れるとか入れないという荷主の要望がありますが、日本人に船乗りをする者がいないから外国人を入れなければいけないのか。それから、日本人並みのいま払っている賃金が払えるのか、払えないのか。この2点がすっきりしなかったらどうにもならないのではないかと。いまの荷主さんが言っているのは、外国人だから安く使って安い運賃にしたらいじゃないか。こういう発想できているから、ちょっと危ないということです。

それから、いま地元で、先ほど長谷部理事

長が言いましたように、43年から波方の海員学校を築いて、いま海上技術学校を経て、いまパンフレットを置かせていただいておりますが、校長がいますのでご紹介します。よろしく願います。

山本公一議員 ご議論が活発になってまいりましたが、時間の都合もございしますので、このすばらしい今治の会議を開くことができましたので、取りまとめをいたしたいと思えますので、盛山議員からご提案をお願いいたします。

4 海事振興連盟「今治宣言」

盛山正仁議員 ありがとうございます。村上先生のように「ゆりかご」からというわけにはいきませんが、私も運輸省に入ったとき海運局に入りまして、その後OECDの海運課とか、運輸整備事業団とか、海に関するところを結構回りました。また、たまたま去年、役所を辞めて出た選挙区が神戸でございまして、これからは海運・造船、そして船員の関係、一生懸命力を入れてやりたいと思います。

1つだけ、きょうの議論を聞いていて思ったことですが、この5年間、競争政策がどんどん進んでまいりまして、それはそれで大変

結構な面もありますが、一握りの輸出依存型産業が謳歌して、これまでの伝統的な本来の業界が大変なしわ寄せを受けている。これではいけないのではないかと常日頃感じている次第でございませう。PRなどいろいろあります。荷主さんに対してもいろいろ我々も努力をします。物を売った人も買った人も、お互いに「ありがとうございます」と言えるような、自分だけがよければよいということではないような社会に、これからもう一度していかないといけないではないかと。きょうの皆さんのご発言を聞いても感じた次第でございませう。

もう時間もありませんので、これから事務局といろいろご相談をさせていただいた「海事振興連盟今治宣言」というものがお手元にあるかと思えます。こちらを皆さんのご同意が得られれば、海事振興連盟の決意という形で「今治宣言」としてはいかがかと思えますので、そのご提案をさせていただきます。ありがとうございます。

山本公一議員 お手元に、海事振興連盟「今治宣言（案）」が配付されているかと思えます。これを今治宣言として採択したいと思いますが、ご異議ございませうか。（異

議なし」の声あり)

山本公一議員 ありがとうございます。では、この宣言(案)を事務局から朗読させます。

事務局 本日、海運・造船及び船用機器など海運産業の一大集積地である、ここ今治において、今治市長、国土交通省海事局、四国運輸局、内航海運事業者及び造船事業者と語る会を開催し、内航業界、中小造船業界の当面する諸問題及び将来にわたりその使命を果たすための諸課題について議論した。当連盟としては、内航海運が我が国の経済、国民生活を支える産業基礎物資を中心に国内貨物輸送の約4割を担う重要な物流産業であり、また、使用される船舶の建造は国内の中小造船業界に大きく依存している現状からして、これからの海運産業、特に内航海運及び造船事業の役割について世間の広い認識を得、国民的合意のもと、関係諸方面の協力を得ながら、下記の当面する諸問題の解決を図り、海運産業の健全な発展に努めるものとする。

1、新時代に向けた海事都市の創造及び国代替の海運関連都市とのネットワークを構築、情報交換や相互交流を推進すること。

2、内航海運及び中小造船業の活性化を図るとともに、その一層の健全化に資するため、

内航海運暫定措置事業を円滑かつ着実に実施していくことが必要であるが、老朽化した船舶の社会的要請に適合した船舶への代替建造を促進するため、中長期的視野に立った適切な措置を内航海運事業者、造船事業者、荷主、行政等の関係者が連携して講じることにより、その結果として暫定措置事業の収支が相いつぐない、同事業が早期に終了できるよう取り組んでいくこと。

3、長期にわたって運賃・備船料が低迷している状況を修復させるための環境整備を、行政、荷主、内航業界がともに努めるとともに、船員不足時代に対応した効果的な内航船員の養成確保施策を確立すること。

4、内航・造船技術の継承、次世代の中小造船業、船用工業を支える技能者の確保、育成を図る施策を確立すること。

以上を宣言する。平成18年5月27日 海事振興連盟、内航／中小造船事業者と語る会。

●閉会

山本公一議員 ありがとうございます。長時間にわたり活発な議論をいただきましたことを感謝申し上げます。

私自身いつも申し上げますが、肌身に知って実感としてわかっていう業界だけに、何とか立ち直らせたいという気持ちでいっぱいですので、今後とも皆様方のご協力をよろしくお願いします。

そして、行政側においても、きょうの今治のそれぞれの皆さん方のご意見をぜひ反映させていただくように心からお願い申し上げます。この会を閉じさせていただきたいと思えます。どうもありがとうございます(拍手)。

海事振興連盟

内航／中小造船事業者と語る会(於：今治)

平成18年5月27日(土)

■出席者

関谷 勝嗣 先生	(自 参 愛媛)
高木 義明 先生	(民 衆 長崎1区)
山本 公一 先生	(自 衆 愛媛4区)
大野 功統 先生	(自 衆 香川3区)
村上誠一郎 先生	(自 衆 愛媛2区)
木村 義雄 先生	(自 衆 香川2区)
塩崎 恭久 先生	(自 衆 愛媛1区)
藤野 公考 先生	(自 参 比例)
山本 順三 先生	(自 参 愛媛)
盛山 正仁 先生	(自 衆 兵庫1区)

以上10名

今 治 宣 言

本日、海運、造船及び舶用機器など海事産業の一大集積地であるここ今治において、今治市長、国土交通省海事局、四国運輸局、内航海運事業者及び造船事業者と語る会を開催し、内航業界、中小造船業界の当面する諸問題及び将来にわたりその使命を果たすための諸課題について議論した。

当連盟としては、内航海運が我が国の経済・国民生活を支える産業基礎物資を中心に国内貨物輸送の約4割を担う重要な物流産業であり、また使用される船舶の建造は、国内の中小造船業界に大きく依存している現状からして、これからの海事産業、特に内航海運および造船事業の役割について世間の広い認識を得、国民的合意のもと、関係諸方面の協力を得ながら下記の当面する諸問題の解決を図り、海事産業の健全な発展に努めるものとする。

記

1. 新時代に向けた海事都市の創造及び、国内外の海事関連都市とのネットワークを構築、情報交換や相互交流を推進すること
2. 内航海運及び中小造船業の活性化を図るとともにその一層の健全化に資するため、内航海運暫定措置事業を円滑かつ着実に実施していくことが必要であるが、老朽化した船舶の社会的要請に適合した船舶への代替建造を促進するため、中長期的視野に立った適切な措置を内航海運事業者、造船事業者、荷主、行政等の関係者が連携して講じることにより、その結果として、暫定措置事業の収支が相償い、同事業が早期に終了できるよう取り組んでいくこと
3. 長期にわたって運賃・用船料が低迷している状況を修復させるための環境整備を行政、荷主、内航業界が共に努めるとともに、船員不足時代に対応した効果的な内航船員の養成・確保施策を確立すること
4. 内航造船技術の継承、次世代の中小造船業・舶用工業を支える技能者の確保・育成を図る施策を確立すること

以上宣言する。

平成18年5月27日

海事振興連盟

「内航・中小造船事業者と語る会」