



海事振興連盟

神戸タウンミーティング

○日時：平成 19 年 3 月 17 日

10:00 ~ 12:00 参加国会議員との意見交換会

12:00 ~ 14:00 懇親会

○場所：クラウンプラザ神戸

開 会

事務局（植村） 最初に本日の主催者の方々をご紹介申し上げます。まず、海事振興連盟を代表いたしました、当連盟副会長・事務総長であります衆議院議員 中馬弘毅先生（拍手）。次に、当連盟にご加入いただいております国会議員の方々をご紹介申し上げます。衆議院議員 赤羽一嘉先生（拍手）、衆議院議員 竹本直一先生（拍手）、衆議院議員 西村康稔先生（拍手）、衆議院議員 関芳弘先生（拍手）、衆議院議員 盛山正仁先生（拍手）。後でまたご参加の先生をご紹介申し上げます。

まず、主催者を代表いたしました中馬弘毅副会長より挨拶申し上げます。

中馬副会長 おはようございます。ご紹介いただきました中馬弘毅でございます。この海事振興連盟の会長は関谷勝嗣参議院議員でございますが、ご承知のとおり、この夏の選挙でございますので、「きょうはどうしても出られないので、お前が出ておけ」と言われまして、私、副会長の中馬弘毅でございますが、



こうして主催者を代表してのご挨拶をさせていただきます。

このたび、ここ神戸におきまして、今治、広島に続いて第3回目になります、3回目のタウンミーティングを開催することとなりました。この我が海事振興連盟につきまして少々説明させていただきますと、当連盟は超党派の国会議員210名と、それから海事に関する業界及び学識経験者で構成されている

団体でございますが、これまでも「海の日」を祝日として制定したり、それから「タジマ事件」を契機とした刑法の改正をいたしましたし、また「FAL条約」の批准等にも私たちは力を尽くしてきたつもりでございます。また、このように幅広い市民の方々、各地域の海事の方々との一つの懇談をするという形でのタウンミーティングも開催してきております。

それからもう1つは、昨年は特に税の問題が非常に皆様方からのご要望もございました、私も党の税制調査会の副会長をしておりまして、例の「トン数標準税制」、トン税のことについて、外航海運の特殊性に鑑み、これを強く要望もいたしました。これで1つの方向性をつけることができましたことも、ご報告を申し上げる次第でございます。

今般、日本の海事産業が集積しているこの神戸でタウンミーティングを開催しまして、西日本を中心に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し、各海事産業がますます発展するようにしたいと考えております。それによって、均衡ある国土の発展も可能となると考えている次第でございます。

今回は、海事関連産業の振興のためと題し

まして、既にご案内申し上げた3つのテーマ、1つは海事各産業の競争力の確保、海事クラスタを支える人材確保育成、神戸・大阪はスーパースター中核港湾にも指定されており、現在は工事が始まっておりますが、この神戸・大阪港の振興といったご意見を賜りたいと思っております。

もう1つ申し添えますと、いま海運業、特に外航海運は大変な好況を呈しております。しかし、これも大きな流れがありまして何十年に一度かといったようなことでございます。そういう意味で、先ほど言いましたトン税という形での税制改正にもいま踏み切ろうとしているわけでございます。そうした中で、今後の海運産業を育てるためにも四面を海に囲まれたこの日本、子供たちにまでもう少し海事教育が必要ではないか。「我は海の子」ではありませんが、やはり海のない山の中の子供たちでも、一度は小学生時代に海と一緒に戯れる、そのような機会をつくるとか、いい意味での「平和の海」での、昔ありました「海洋少年隊」とかを構成することも、皆様方の利益の0・1%でも結構ですから、そうしたものにも振り向けていただくことも我が海事振興連盟のこれからの課題ではないかと

思わせていただいております。ともあれ、この海事が今後大きく発展して、日本の経済発展、そしてまた平和と繁栄のためにも大きく寄与されますことを心から祈念しながらご挨拶いたします。どうもありがとうございます（拍手）。

事務局 続きまして、ご来賓の方々のご挨拶を頂戴いたします。まず、神戸市長 矢田 立郎様（拍手）。

矢田神戸市長 おはようございます。きょうは海事振興連盟の先生方の肝入りで神戸でこういったタウンミーティングを開催をしていただきまして、誠に有難く心から御礼を申し上げます。また、国土交通省の皆様方には大変お忙しい中、神戸まで足をお運びいただきましたことに心から御礼を申し上げますし、また関係機関の皆様方にも大変お世話になっておりますことを、この場をお借りしてお礼を申し上げます。

神戸は1868年に開港をいたしまして、今年で開港140年を迎えるという節目の年でもございます。こういった節目の年を一つの契機として、これからの神戸の海事及び港湾関係の発展拡充を図っていかなければと考えておりますが、そういった中で阪神・淡路



大震災で本当にたくさんのご支援を頂戴いたしまして今日のような姿に港湾の機能も回復しておりますが、やらなければいけない取り組みがまだあるわけでございます。

そういった点で少し触れさせていただくと、この1年ではコンテナ貨物の取扱量が大体240万TEUに回復をしておりますが、平成19年度では250万TEUぐらいになっていけるように次の目標を立てて目指し

ていきたい。震災以前は大体270万〜280万TEUの貨物の取扱量でありました。そういった点にはまだ及んでおりませんが、そこに向けて進んでいきたいと考えておるところでございます。

そういった中で、神戸の場合には先ほど中馬先生からお話のございました「スーパー中樞港湾」の指定を大阪港とともに受けさせていただいております、これに向けていま整備が進められているわけですが、コスト、スピード、サービスの問題をとにかく取り上げながら徹底的にやっていきたいと思います。その1つの例が、大阪港との一開港化の取り組みでもあり、こういった点に関して出来るだけ早く実現することが、ひいては港を利用していただく関係の皆様方へのサービスという点にも繋がっているかと思っております。

そういった意味では、併せて物流の戦略が関西地域で既に2回持たれ、間もなく3回目の会議が下旬に開かれるわけでございます。物流戦略という場合には、申し上げましたコスト、スピード、サービス、そのうちのまさにスピードという点に関しては非常に重要な内容でございます。そういった点では、この

港のみならず背後圏からの流通に関する整備も併せて必要ですので、そういった点に關しての取り組みを進めていかなければいけないと思っていますところでございます。

併せて、神戸の港の取り組みですが、水際線の整備を図ろうということでは今まで物流中心の機能を持っていた一ゾーンをウォーターフロントの整備という形で進めていき、そこにクルーズ船などが多く訪れていただけのような形にしようという取り組みも考えてございます。また、神戸を訪れていたの方々ととって水辺に親しんでいただけるような空間をつくっていくことも考えているところでございます。

そういった意味を含めて、きょうお集まりいただきました先生方、また、皆様方から様々なヒントも頂戴しながら、これからも整備に努めてまいりたいと思いますし、海事振興連盟の発展がこれからますます大きく伸びますことをご祈念申し上げます。ご挨拶に代えさせていただきますと思います。本日は本当に、ようこそ神戸に来ていただきましてありがとうございます（拍手）。

事務局 矢田様、どうもありがとうございます。いま鴻池祥肇先生がお見えになりました。

たので、ご紹介いたします（拍手）。

引き続きましてご挨拶を頂戴したいと思います。兵庫県副知事 五百蔵俊彦様でございます。よろしく願います（拍手）。

五百蔵兵庫副知事 ご紹介いただきました、兵庫県副知事の五百蔵でございます。きょうは、井戸知事が所用のため私が代わって出席させていただきました。お許しいただきたいと思います。

きょうは国会の開会の中で中馬先生初め海事振興連盟の先生方のご出席で、皆様方こんなに多く国土交通省本省からも、そして国の各機関の代表の方、そして、それぞれ海事に直接携わりリードしておられる方々が一堂にお集まりいただきました。このように神戸港、そして大阪から神戸にかけての阪神港の振興を図ろうということで神戸タウンミーティングが盛会に行われますことを心から感謝を申し上げます。次第でございます。

地震の後、長らく沈滞ムードが漂っていたかと思いますが、このごろになって明るい話題も大分出てまいりました。皆様方ご案内のとおり、神戸港の輸出入額が史上最高となりました。その中でも、映像・音響機器の取扱量が前年度比80%も増えた。松下プラズマ

ディスプレイの影響もその中に一部あるという記事もあります。この兵庫の地で、企業立地件数は17年度は恐らく全国1位を達成するのではないかと。長らく低迷していた労働関係でも、実質的に有効求人倍率もほぼ1位だというバブル期に次ぐような水準にまで回復してきたというように思っている次第でございます。例えば、松下電器・尼崎のプラズマディスプレイ工場ですが、2005年9月に



稼動して月産25万台、それが950億円の投資というように承っておりますが、次の第4次工場では1800億円の投資で、月産50万台、その次には2009年5月には月産100万台の製造が見込まれ、投資額も2800億円に上るといようなことになってくると、これも神戸港の振興に大きな影響をもたらすのではないかとということにも期待しているところでございます。

先ほど神戸市長さんからもお話がございましたように、そのためには利便性を増すことがぜひとも必要だということなので、私たちといたしましても国土交通省、あるいは近畿地方整備局のご指導を得ながら湾岸線西進部を一刻も早くやりたい。そして、名神と湾岸線を繋ぐ道路、そして第2名神、そして播磨臨海道路というようなものについても鋭意努力していきたいと取り組んでいるところでございます。

元気が出てきたといっても、地震前の平成6年度と平成17年度とを比べてみると、GDPで全国では114・8%の増であります。兵庫県は回復したとはいえ104・5%で4・5%の増に留まっております。全国と比べると、10%置いてけぼりを食っている

状況です。モノづくり産業に強みを発揮する兵庫県の特色を活かしながら、神戸港を中心として地域の発展、元氣な兵庫を目指してますます頑張っていきたいと思っております。

これからのいろいろなご意見、お知恵を拝借しながら、そしてご支援をいただきながら海事振興のために頑張っていきたいと思っております。きょうは本場に盛会にこの会議が行われますことをお祝い申し上げます、一言ご挨拶とさせていただきます。どうもおめでとうございます（拍手）。

事務局 五百蔵様、どうもありがとうございます。参議院議員 末松信介先生がお見えでございます。ご紹介いたします（拍手）。

続きまして、神戸商工会議所会頭 水越浩士様よりご挨拶頂戴したいと思います。水越様、よろしく願います（拍手）。

水越神戸商工会議所会頭 おはようございます。ご紹介いただきました神戸商工会議所の水越でございます。既に市長、副知事にお話いただきました。私は付け加えるべき何もありませんが、1件だけ重複いたしますけれども申し上げておきたいと思えます。

副知事もおっしゃいましたが、幹線道路の整備に関してでございます。地元では港運物



流に欠かせない幹線道路の整備に関して大きな課題を抱えているということでもあります。それは、関西空港から大阪湾を巡る大阪湾岸道路についてであります。現在は神戸市東灘区の六甲アイランドまでで、それより西が途絶えているということでありまして、スーパースター中核港湾である神戸港との接続といったことなど物流の大動脈としての本来の機能が果たせないままであるという状況であります。

す。西部に延ばす、西部延伸の平成20年度の事業化に向けて一層のご理解とお力添えを賜りますようお願い申し上げます。

最後でありますけれども、港を初めとする物流機能の強化というものは国家戦略の機軸でありまして、海事クラスターの活用と関連産業のイノベーション等についても、我々に課された大きな課題があると存じております。本日、港町・神戸のみならず、日本の将来における港湾機能のあり方や、海事産業の発展に繋がる活発な議論が行われるということを、大いにご期待を申し上げて挨拶とさせていただきます。ありがとうございました（拍手）。

事務局 ありがとうございます。続きまして、神戸経済同友会代表幹事 植村武雄様よりご挨拶を頂戴いたします（拍手）。

植村神戸経済同友会代表幹事 皆さん、おはようございます。ご紹介いただきました神戸経済同友会の植村でございます。すごい人数でございます。ちよつと上っております。よく産・官・学の連携と申しますが、きょうは産・官・学、お揃いでございます。改めて港町・神戸、やっぱり神戸は港でスタートした街であり、いまもお港を中心とする都市な

んだなという思いを強くしている次第でございます。これだけのタウンミーティングをこの神戸の地で開催していただくことになりまして、改めて海事振興連盟の先生方に心から、その情熱に対して敬意を表させていただきますと思う次第でございます。

きょう私が招きいただいてここでご挨拶する機会を与えていただいて本当に嬉しいです。なぜかといいますと、つい先日、経済同



友会は1つの提言をまとめて発表いたしました。きょうの資料の中にも入っておりますが、そのテーマは神戸の港を瀬戸内海クルーズ、瀬戸内海というあの広域の全体でございます。瀬戸内海クルーズの母港、マザーポートにしよう。そして、物だけではなくて人や情報、あるいは市民と来訪者との交流といったものも深めて「神戸の港」を再生していこう。いま「再生」という言葉を使いましたが、市長から縷々ご説明がありましたように、いまの神戸市は港について大変な力を入れておられます。スーパースター中核港湾であるとか、あるいは今回の私どもの提言に絡むところではハーバーランドからメリケン、そしてあの間の海域を旅客船、進水空間にしようというようなことで着々とハード・ソフトの整備を進めておられるところであります。

そういった流れにも沿い、また昨今、「海事クラスター」という言葉で出てまいっております。もともと神戸はある意味、先ほど申し上げたように物、人、情報、そしてハードとソフト、そういうものが集積して産業を興し、発展してきた文字どおり海事クラスターです。今回、産・官・学の、学の方野の皆さん方もお入りになって本当の意味での新しい

21世紀型の海事クラスターに神戸を何とか持ち上げていこう、こういう動きが出ているところでございます。

私どもの、「瀬戸内海クルーズの母港に神戸港をしよう」という提言は、そういった流れにはある意味乗らせていただいて、いろいろな施策が提言されている中で旅客船に意識をちょっと向けてみると、物流関係の方がきょうお集まりの中に多いと思いますが、港というのはやはり「人も物も」ということで、旅客船というものにちよつと目を向けてみる。しかも、いままでは港、ウォーターフロント、あるいは港から見た神戸の街、六甲の山並み、こういったところに私どもは誇りとロマンを持っていたわけですが、神戸空港ができて、神戸空港から飛び立ったりするときに明石海峡大橋などを見ながら、西にずっと広がっているこの瀬戸内海、これはもう豊饒の海といつていいと思います。多島美を誇る極めて美しい島々、これに恵まれた瀬戸内海、各地のおいしい瀬戸内の魚を中心とした食べ物がある。そうしてまた、何よりも『平家物語』等でよく出てまいりますように瀬戸内海は歴史ロマンの宝庫でございます。そんなところに、なぜいままでもっと着目しなかった

のか。瀬戸内沿岸の各自治体はそれなりに、それぞれに瀬戸内海というものを観光資源として活用しようよということを言っていました。でも、観光立国といい、広域観光ということが叫ばれる今日、瀬戸内海沿岸の、それこそ産・官・学が連携してクルーズというものを何とか商品化するというと変ですが、瀬戸内海を眠らせておくのでなくて活用しようではないか。環境に配慮しながら活用しようではないか、こういう提言でございます。

同友会の提言は大変評判が悪いわけですが。言いつ放しで、言うだけで実行しない。これを散々かげではなくて表でも県の当局とか、市の当局から言われてまいりました。私も「そうかな」と思う反面、提言だからそれでいいだろうと思ってきましたが、今回の提言については同友会もきちんとフォローアップ委員会を設けて、皆様方のお力を借りて何とか、少なくともテストクルーズまでは我々が汗をかって組み立てていきたい、こんなふうに思っている次第でございます。同友会のPRばかりになりましたが、心から皆様方のご参加を歓迎するとともに、嬉しく、また有難く思う次第でございます。以上、簡単でござ



いますがご挨拶いたします。どうもありがとうございます。ありがとうございました（拍手）。

事務局 ありがとうございます。ご来賓ご挨拶の最後といたしまして、国土交通省海事局長 富士原康一様よりご挨拶いただきます（拍手）。

富士原海事局長 皆さん、おはようございます。ただいまご紹介をいただきました海事局長の富士原でございます。海事振興連盟の会員の皆様方には常日頃から海事産業の発展、振興に大変なご理解とご尽力を賜っております。この場をお借りいたしまして、心から厚く御礼を申し上げる次第でございます。また、本日は日本の海事産業、あるいは海事社会の中核であります港町・神戸で地域の皆様方と親しくご意見をお伺いし、また、意見を交換する貴重な機会をいただきまして誠にありがとうございます。きょうは国土交通省、本省から大勢参加させていただき、「東京は大丈夫かな」というぐらい参加させていただきました。何事もないことを祈っている次第ですが、それに値する貴重な機会であるというふうに私どもは考えております。

日本は四面が外海の島国でございますし、特に資源もない、食料の自給率も40%しか

ないという状況の中で、海運、港湾、港運、倉庫、造船、あるいは、船用工業などの海事産業というのは我が国の立国の基本でありますし、また持続的発展を図っていく上で、国家的に取り組むべき課題を多く抱えた状況にあると考えております。先ほど中馬先生のほうからご紹介がございました、昨年は外航海運についてトン数標準税制の導入について海事振興連盟の諸先生の皆様方に大変なご尽力を



賜りまして、何とか難関をかなりのところ突破をいたしました。もう一息のところまでたどり着いたということでございます。具体的に申し上げますと、19年度の税制改正大綱において、安定的な国際海上輸送を確保するために外航海運事業者が果たすべき役割及び当該政策目的を達成するための規制を明確にする法律が平成20年の通常国会において整備されることを前提として、平成20年度税制改正において具体的に検討する、という結論をいただいているわけであります。

この状況の中で、私どもはその後何をしていくのかということをご報告をさせていただきます。2月8日に国土交通大臣から交通政策審議会に対して、「今後の安定的な海上輸送のあり方」と題する諮問を行いました。これを受けて2月16日に最初の海事分科会を開催いたしました。2つの部会を設置することとして作業を始めております。具体的に申し上げますと、国際海上輸送部会というのを設置いたしました。これは外航海運の果たすべき役割、あるいは日本籍船舶、日本人船員の確保のための方策を含めた諸制度の整備、あるいは法律はいかにあるべきかも含めた議論をここでしていただくというこ

とで、当然のことながら、その中でトン数標準税制の導入ということを前提とした議論を行っていくことであります。

もう1つは、ヒューマンインフラ部会というのを設置いたしました。これは長く危機的な状況であると言われていた日本人海技者の問題であります。海事産業のまさに基盤であるところの海技者が、例えば外航海運について言うと現在2600人という状況まで縮小してきているという状況を踏まえて、今後の日本人海技者の教育システム、資格制度、あるいはその就業環境、あるいは、青少年に対する海への関心の醸成という問題も含めた幅広いヒューマンインフラとしての海技者育成方策について検討していくということでございまして、この2つの部会がいままさに転がり始めたという状況であります。

3月12日にヒューマンインフラ部会の最初の会合をいたしました。また、3月19日に国際海上輸送部会を開催するというところであります。6月中旬に中間とりまとめを行うという方向で鋭意作業を進めているところでございまして、この結論を踏まえて私どもとしては平成20年法整備、あるいは、その必要な税財政上の措置を20年度から講じていくというス

ケジュールで作業を行っているところでございます。またこの他、内航海運、あるいは旅客船、それから造船・船用工業ということで、幅広く現在様々な施策を講じているところでございます。また、港湾の話もございました。きょうは港湾局からも幹部に出て来ていただいておりますが、スーパー中核港湾プロジェクトの充実振興を図るとともに、アジア地域との連携の強化、その他物流の効率化に向けての取り組みも様々な形で行っているところでございます。

きょうは、地域の皆様方から様々なご意見をいただいて、それを持ち帰り、私どもとしても参考にさせていただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。次第でございまして。どうもありがとうございます。ありがとうございました（拍手）。

事務局 ありがとうございます。ただいま衆議院議員 近藤三津枝先生がお見えでございます。ご紹介申し上げます（拍手）。

以上で、来賓の方々のご挨拶を終わらせていただきます。

国会の先生方には後ほどコメントを頂戴いたします。

なお、本日は別添名簿をお付けしております。



すが、多くの業界代表の方々、官庁の方々にもお見えいただいております。総勢きょうは350人のご参加を頂戴しております。祝電紹介でございますが、多数寄せられておりますが、時間の関係で祝電内容を一覧にしたものを本会合終了しました折に入口のところでお配り申し上げたいと思います。

それでは、海事振興連盟の「神戸タウンミーティング」を始めさせていただきます。これからの議事進行は、地元選出でこのタウンミーティング開催に当たりまして全力で取り組んでいただきました盛山正仁先生にお願いしたいと存じます。

それでは盛山先生、よろしくお願ひします。

盛山議員 それでは、これから議事進行をさせていただきます。中馬先生からご挨拶があったところでございますが、海事振興連盟の神戸タウンミーティングに皆様多数ご出席賜りまして、本当にありがとうございます。きょうのテーマは神戸・大阪それぞれの港の振興、そして両港の一開港化、あるいは、アジアゲートウェイ構想、あるいは、その海運・造船、そして、それを支える船員といったような海事各産業のそれぞれの競争力強化

とか、これからこういうふうにしてテコ入れ、立て直しをしていくか。そして、後で出てまいります海事クラスター。クラスターというのは、ブドウの房のように一つひとつは小さな粒かもしれませんが、それがまとまった塊になる、これがクラスターでございます。こういう「海事クラスター」という観点からの阪神間の地域の振興策、いろいろ各般にわたりますしてご議論を進めていただきたいと思います。



ます。スーパー中樞港湾という港湾の問題、あるいは外航海運・内航海運という海運の問題、あるいは造船・船用工業といった船用・造船関係の産業の問題、船員、そして産・官・学ということできょうは大学からお越しいただいておりますが、教育という点での産業、そして、国・地方自治体だけではなく大学・教育との連携、そういったことも含めてどうやってこの神戸・大阪を中心とするこの地域における競争力を高めていくのか、また、この海事産業全体の底上げを図っていくのか、忌憚のないご意見を賜っていききたいと思ひます。

きょうは、先ほど来ご挨拶をしていただきました各来賓の方々、関係省庁の皆様、それに何と言っても海事関係の業界の団体の皆様に多数お集まりいただいておりますので、これから順次ご発言を賜りたいと思ひます。その後、議員の先生方からのご意見、あるいは海上の皆様からのご意見を賜りたい、そんなふうに進めさせていただきたいと思ひます。それではまず、業界の皆様のご発言の前に、衆議院議員の西村先生がちょっとお時間がないうということでございますので、まずコメントをいただければと思ひます。

西村議員 西村でございます。大変恐縮でございますが、12時から地元の淡路島で自分の会を持っているものですから先に失礼をするということでお許しいただきたいと思います。本来ですと皆さんのご意見をお伺いして、その上でコメントをしなければいけないわけですが、お許しをいただければと思います。

私はいま自民党の海洋政策特別委員会の事務局長を拝命をしております、この1年間海洋政策研究財団の皆さん方も一緒になって「海洋基本法」というものを作ろうということとで国土交通省の皆さん方にもお世話になって議論を重ねてまいりました。ちょうど今週公明党、民主党とも協議がまとまり、自・公・民で内容がまとまりましたので、そのご紹介を簡単にしたいと思います。

海洋に関わる話は国交省を初め経済産業省、水産庁、環境省、多岐にわたって体系的に海洋国家として戦略的に政策を打ってこなかったというところの反省に立って、このたび基本法を作り、内閣官房に本部を作る。さらには、海洋政策担当大臣を置くということを中心として、きょうお集まりの皆さん方の関連する海運関係の産業の振興、あるいは人



材の育成、港湾の整備といったことも含めて海洋国家としてしっかりやっていこうということ強く謳ったものであります。そういう内容であります、まとまりましたので国会が正常化してまいりましたから、タイミンングを見ながら自・公・民で、早ければ来週にも提出をしてこの国会の早い段階で成立を図るということになりますのでご紹介をしたいと思います。

去年、私は上海の港を港湾局の皆さん方と一緒にになって視察をさせていただきました。小さいころは、神戸は世界一の港と教えられて育ったわけですが、いまや三十何番目、四十番目ぐらいの位置であります。上海は毎年、神戸1個分の大きさの港ができてきているということで大変なスピードであり、スケールであるわけがあります。それに対抗するということでありますので、先ほど市長も言われたサービス、ソフト、あるいは、きょうのテーマの1つである人材、この面でしっかりとした競争力を持って、世界の中で海洋国家としてやっていくことだろうと思います。

もう1点、去年は中東もずっと廻ってきましたが、オマーンという国がホルムズ海峡の外にあります、日本の海運業界・海運企業が協力をして船員の教育などをやっていただいております。大変感謝をしてくれております。オマーンも海洋国家、ホルムズ海峡の外にありますからいろいろな船が立ち寄るわけですが、そういったことを感じたのは、途上国を初めとして、あるいは世界の国々の人材を日本が教育をし、あるいはいろいろな面で支援・協力をしていく。それによって、

世界の中のネットワークをつくっていく。中国はこんなことは絶対しないので、日本でしかできないことだろうと思います。まあ何も中国だけをターゲットにしているわけではありませんが、そんな観点で世界の中で冠たる海洋国家としてしっかりと位置づけをされ、そして関連の産業が発展をしていくということで私も努力をしてまいりたいと思いますので、きょうは本当に皆さんのご意見をお伺いできないのは大変残念ではありますけれども、今後ともご指導いただければと思います。きょうは本当にありがとうございました。今後とも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）。

盛山議員 西村先生、ありがとうございます。

それでは早速、議事に入りたいと思います。時間の都合もございます。できるだけ多くの方々から、後でフロアからもご意見賜りたいと思いますので、どうかうまくポイントをまとめてご発言を賜ると幸いです。まず、日本船主協会理事長の中本光夫様よろしくお願いいたします。

中本日本船主協会理事長 ご紹介賜りました、日本船主協会の中本でございます。海事

振興連盟の先生方、あるいは国土交通省、神戸の関係者の皆様方におかれましては本日このような会を設けていただきましたことをまずは厚く御礼申し上げます。

私ども外航海運業界の最重要課題は、先ほど中馬先生からご紹介いただきましたけれどもトン数税制の実現でございます。これにつきましては、富士原局長からご紹介ございましたように19年度の税制改正で後一歩とい



うところまでまいりました。具体的には、先ほどご紹介ありましたように関係法律が平成20年の通常国会において整備されることを前提として、平成20年度税制改正において具体的に検討するところまでこぎつけたわけでございます。ぜひ、20年度からの実現が図られるように、引き続きご支援・ご尽力をお願いしたいと思っております。

これに関連しては、日本籍船や日本人船員の増加という課題を私どもは与えられているわけですが、これについては可能な限り努力してまいりたいと思っておりますので、1つだけこれに関連してご要望をさせていただきたいと思います。

トン数標準税制というのはあくまでも世界単一市場で闘っていくための税制であるというところで準備金のような考え方も出てきておりますが、税額の規模から対象を絞るというようなことがもちろんあるわけですが、その内容においては見なし利益、あるいは税の使い方等については世界標準の考え方を取り入れていただきたいと思います。税は一つのルールですから、この分野で日本が弱いというところになると、そこを攻め立てられてしまうということで私どもは危惧しているわけで

ございます。どうぞ、よろしく願ひいたします。

最後になりましたが、神戸でのタウンミーティングということで神戸港、あるいは大阪港というのは我々日本外航海運にとって母港でございます。母港の発展がなくて、我々日本海運の発展もございません、ぜひ、関係者の力を結集して国際競争力のあるよりよい港を造っていただきたいと思います。本日は、本当にありがとうございました（拍手）。

盛山議員 中本理事長、ありがとうございます。続きまして、外航オーナーズ協会会長の古川國丸様お願いいたします。

古川会長 外航オーナーズ協会の会長をしている八馬汽船の古川でございます。海運の発祥の1つであり、また多くの海事関連の産業が集積する当地神戸で、海事振興連盟によるタウンミーティングが開催されることを大変嬉しく思っております。また、このような場で発言の機会をいただいたことに厚く御礼申し上げます。

私ども外航オーナーズ協会はもともとオーナーが中心でしたが、最近では不定期船の運航、あるいは船舶管理を主要な業務とする外



航海運会社20社で構成する団体です。昨年11月に外航中小船主協会より現在の名前に変更しました。

外航海運の要望については、先ほどの日本船主協会とは同じでございます。そのうちの1つトン数標準税制については、私ども外航オーナーズ協会としてもぜひとも我が国において導入していただきたい存じます。常に諸外国の海運企業と競争している外航海

運としては、同一の競争条件のもとで闘いたく、このトン数標準税制をあくまでもイコールフィッティングの観点から要望しておりますので何分よろしく願ひいたします。日本船主協会の説明したことの繰り返しとなりますが、見なし利益の水準を初めとする制度の内容については既に導入されている諸外国と同等のものとしていただく、また結果的に減税相当額への使途制限をつけるといったようなことで使い勝手が悪くならないように、私ども中小船主にとっても使い勝手のいい制度になりますようによろしくお願い申し上げます。

また外航海運、特に私ども中手の企業にとっては若手の優秀な日本人船員の不足が顕著な状況になってきており大きな課題となっております。海運企業のニーズに合った船員の確保育成が急がれますので、この点についても、ぜひとも先生方のお力添えをお願いしたいと思ひます。どうぞよろしく願ひいたします（拍手）。

盛山議員 古川会長、ありがとうございます。それでは、兵庫海運組合理事長 加藤栄一様よろしく願ひいたします。

加藤兵庫海運組合理事長 ただいまご紹介に

あずかりました、兵庫海運組合の理事長職を仰せつかつております加藤でございます。日ごろから関係者の皆様におかれましては多大のご尽力をいただきまして、衷心より厚く御礼を申し上げます。また、本日はこのような華々しい席での発言の場をいただきまして甚だ僭越ではございますが、お耳を傾けていただきますことに感謝を申し上げます。

私たち四面を海に囲まれた海洋国で、物資、人の輸送、あるいは様々な産業分野にわたって海の恩恵を受けております。その中で、船舶により国内での物資の輸送を司ってまいりました。内航海運は各輸送機関にあつて、輸送効率も高く環境保全の面でも優れた輸送特性を有しており、国内貨物輸送の約40%を担っていると言われております。わが国の経済や国民生活を支える上で重要な産業基盤の輸送を行っており、特に鉄鋼、石油関係にあつてはその約80%を海上輸送しているわけでございます。しかし、近年に至って内航海運業界も衰退の一途をたどることになり、各界からもいろいろとご支援をいただいておりますが、中小零細企業者が多く日々の生活を支える上において様々な問題を抱えており、いかに多くの輸送量を確保するかということ

に追われているのが現状でございます。

その中の1つとして、内航海運暫定措置事業がございます。その内航措置事業については平成10年から実施されておりますが、当初は約6000隻の船舶がりましたが、この事業で船舶過剰の解消ということで船舶の解撤事業に取り組んでおりますが、これがバブル崩壊とも重なり、当初予定した減船舶腹量をはるかに超え、約1600隻の船が解撤申請



をいたしました。現在の運輸船舶は約4200隻余りです。また、この解撤申請をした中の約150隻が交付金を未受領という形で現在推移をされていると聞いております。

それにいたしましても、そのうちの約70隻に交付金が本年度は交付されるということでございます。しかしながら、約80隻が交付金の受領を待つという現状でございます。暫定事業の終わる平成24年までには、何としても交付する必要がある、暫定事業そのものも平成24年までは円滑に実施していく必要があると考えております。この事業も平成25年以降どうあるべきかについて、現在、鋭意検討を重ねているところでございますので、今後ともご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

また、内航海運の大きな問題といたしまして船員不足の問題がございます。長年の課題となつている船員不足について、内航船員は現在約3万余人が就業していると聞いております。その中でも、特に船員の高齢化が進み、若年船員の確保の困難さといったところが重なり、45歳以上の船員が60%強を占めるということになっております。高齢化が顕著になっており、我々業界にとっては生死を賭

ける事態も生じており、この船員不足をいかに解消するかに日々頭を痛めているところですよ。このような状況の中にあつて、70歳以上の方の船員も多数乗船しているという話も聞いております。船員対策協議会を設置して、国土交通省を初め各界からのご指導もいただきながら、我々もそういうものを立ち上げて、いかにして船員を確保することができるといふことを模索しているところでございます。例えば、学校訪問をして海運を幅広く知っていただく、学校等にアンケート調査を実施し、あるいは事業者懇談会を開催して意見交換の場を設け懸命に船員確保に取り組んでおりますが、何分にも予算の厳しい中であり、十分な活動ができないのが現状でございます。

船員の希望者が少ないというのは、職場環境にも左右されている部分が多少あるのではないかと考えております。時間の拘束、休暇、あるいは船内環境といったものが陸上とははるかに違うところが多い、そのことも原因に考えられるのではないかと考えております。また、安全面からも航海当直者に海技免状の需要が義務づけられ、船員として乗船しても、海技免状取得まで、通常では約3年の乗船期

間を経なければならず、これがためばかりではないとは存じますが、求職希望者が少ないことの大きな原因の1つではないかと思っております。しかしながら、この問題については昨年来、国土交通省初め各位のご助力によりまして、一部ではございますが短期間に免状の所得の道が開かれ、本年4月から制度の運用が始まることになっており、現在既に第1回目の講習を始める作業を進めているところでございます。我々としても大変期待を抱いているところではございますが、何分この制度もまだ始まったばかりのことでございますし、また養成期間の受け入れの問題、経済的な問題等もございますので、先行きを見ながら養成に力を注ぐ必要があると思えますので、今後ともこれらがさらに充実した制度になりますことを願っております。

最後に、内航海運業界においては船舶の老朽化という問題を抱えております。船齢14年、15年以上の船といったところが半数以上を占めており、その代替の必要性に迫られてはおりますが、何しろ中小企業、零細業者が多く、資金問題、先の船員問題、さらには鋼材の高騰なども重なり、世間の企業では「いざなぎ景気超え」とは申しますものの、そこまでた

どり着くのは大変なことでございます。我々の生活上の主眼である運賃、備船料についても、毎年荷主企業などに改善を申し入れてはおりますが大きなアップには繋がっておりません。それが仮にアップされても、最近の船員費のアップ、さらに燃料油の高騰等を踏まえ、これらが運賃、備船料等には転嫁されることが少なく、船主経済には非常に厳しいものがございます。代替建造も一時は出ましたが、現在は少し出てきているようですが、まだまだ経済的余裕というところにくのには時間が必要でありまして、なかなか前進しないというのが現状ではないかと思えます。何とかこれらの現状を打開するために日々努力を重ねておりますが、我々内航業界が抱えている問題は困難なことばかりで、一度に解決できるものはほとんどなく、大きな明かりが見えてこないところが多くございます。

本日はこのような発言の機会に恵まれました諸先生方、また国土交通省の皆様方におかれましてはこれらの現在の実情をご賢察いただきまして、今後とも更なる支援をいただきたくお願い申し上げます。一部ではございましょうが、我々内航業界を代表いたしまして、現在の内航業界の現状と、

これからのお願いということを申し上げます。また、心よりお礼を申し上げます。本日はありがとうございます（拍手）。

盛山議員 加藤理事長、ありがとうございます。できるだけ多くの方のご意見を賜りたいので恐縮でございますが、3分をめどにご発言をいただけるとありがたいと存じます。

続きまして、神戸旅客船協会副会長の宮本嘉明様よろしく申し上げます。

宮本神戸旅客船協会副会長 ただいまご紹介にあずかりました、神戸旅客船協会の副会長を務めております宮本と申します。海事振興連盟の先生方におかれましては、常日頃国政の場において海事の振興にご尽力をいただいておりますことに深く敬意を表します。また本日は、この神戸でこうした場を設けていただきましたことに厚く御礼申し上げます。せっかくの機会でございますので、神戸の旅客船協会を代表いたしまして幾つかのお願いを申し上げたいと存じます。旅客船は国民生活に必要な不可欠な公共交通機関として極めて重要な役割を果たしております。特に、この港・神戸においては国際コンテナのフィーダー航路としての機能、橋や道路のリダンダー

ンシー機能、そしてまた観光客の誘致のための機能を含めて極めて重要な役割を果たしております。しかしながら、平成7年の阪神・淡路大震災と、それに続く本四架橋明石ルートの開通により、カーフェリーや高速船が次々と廃止に追い込まれ、神戸港を中心とする人流・物流は大幅に減少してしまいました。

その後も、本四架橋の料金引き下げの影響



により利用客の減少傾向が続き、さらにはここ最近の燃料油価格の高騰が追い打ちをかけ、必死の経営努力を存続してきた航路もその維持が困難になりつつあります。現実には、ここ最近さらに事業を休止・廃止する事業者が増えてまいりました。本日はこうした危機的な状況にある旅客船事業の維持安定のため、幾つかの大事なお願いを申し上げますと存じます。

最初に、離島航路補助金の確保についてでございます。離島航路補助に関しては平成18年度補正予算をお認めいただき、誠にありがとうございました。今後とも所要の予算額の確保をよろしくお願いいたします。

次に、旅客船等のバリアフリー施設整備の助成についてですが、これについても必要な助成をよろしくお願いいたします。

次に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶建造資金の確保についてですが、これについても必要な資金の確保をよろしくお願いいたします。

次は、本四連絡橋の料金の問題です。現在、国におかれては道路特定財源を活用した高速道路料金の引き下げを検討しておられるとお伺いしております。本来、道路特定財源はま

まだまだ遅れている地方の道路整備に用いられるべきものと承知しております。ここ近畿圏においても必要な道路整備が数多く残されたままであることは、先生方もよくご承知のとおりでございます。そうした中でこの貴重な道路特定財源を高速道路料金の引き下げに用いるというのですが、これが地球温暖化の防止の観点から、料金の引き下げで高速道路の利用促進を図り、一般道路から高速道路への利用転換を促すという意味であれば、その必要性を理解できるところでございます。しかしながら、海の上には一般道路は存在しません。あるのは、環境に優れた大量輸送機関であるカーフェリーです。瀬戸内海のフェリー各社は、度重なる橋の料金引き下げや、燃料油の高騰に喘ぎつつ、モーターシフトの受け皿として地球温暖化防止に貢献すべく自らの経営努力で何とか航路維持を図っているところでございます。仮に本四架橋の料金がいま以上に引き下げられることとなれば、これらの航路維持に大きな打撃を与えることは必至であります。こうしたことはこれまで国が地球温暖化の切り札として推進してきた海運へのモーターシフトの流れに大きく逆行するものであり、到底容認できるものではありません。

せん。また、スーパースーパー中樞港湾である阪神港を基点とするフェリー航路は四国、九州向け国際コンテナのフィーダー航路として極めて重要な役目を担っております。災害時には道路や橋のリダンダンシー機能を果たすものであり、阪神・淡路大震災における緊急輸送や、当時、私たちも参加して大変皆さんから感謝され、様々な活躍も記憶に新しいところでございます。仮にこうしたフェリー航路が廃止・縮小に追い込まれることになれば、阪神港のスーパースーパー中樞港湾としての機能や、防災機能に大きな支障を与えることは確実です。さらには、本四間のフェリー航路は車を持つことのできない低所得者層やお年寄りの方々にとって古くから親しんだ安価で手軽な交通手段でもあります。橋の通行料金が下がったとしても、こうした車を持たない社会的弱者への恩恵はありません。むしろ、値下げによりフェリー航路が廃止に追い込まれることとなれば、こうした車を持たない社会的弱者から、安価な生活の足を奪うこととなります。つきましては、こうした事情を十分ご高察いただき、海運へのモーターシフトや、阪神港の中樞港湾としての機能や、防災機能に悪影響を及ぼすような本四架橋の料金引き



下げは行わないよう強くお願いいたします。

最後に、神戸港を基点とするクルーズ事業振興にかかる要望についてでございます。先にも申し上げましたが、阪神・淡路大震災と明石海峡大橋の供用により、神戸港を基点とした海上交通機関による人流は大幅に減少しております。しかしながら、ここ港・神戸は背後に美しい山並みと名勝古跡に恵まれた視界を擁し、かつ、空の港と海の港とともに備えております。この港・神戸の素晴らしい資源を活用して地域の振興を図っていくため、神戸港を基点とした瀬戸内海クルーズ事業の振興について必要なお支援をよろしくお願い申し上げます。

旅客船協会の要望は以上でございます。神戸の旅客船事業の現状を何とぞご理解の上、国政の場にこうした声を届けていただき、必要なお支援を賜りますようお願い申し上げます。本日はありがとうございます（拍手）。
盛山議員 宮本副会長、ありがとうございます。

続きまして、日本港運協会副会長 久保昌三様よろしく願います。

久保日本港運協会副会長 ただいまご紹介いただきました、日本港運協会の副会長の久保

でございます。本日は、ここ神戸港を初めてする我が国港湾の国際競争力の確保という観点から意見を述べさせていただきます。

神戸港と常に比較されるライバル港として釜山港が挙げられますが、韓国は中国及びアジア諸国の大規模港湾整備に対して、現状のままでは危ういと新釜山港の整備を特に進めております。その規模は連続30バース、水深16メートルから18メートルで、2011年の



完成を目指しています。ハードの整備とともに貨物の集荷を図るため、ターミナルの背後一帯に37万坪の大規模国際物流団地を開発中です。企業誘致を図る誘導策として、低価格な賃貸料を日本企業にも提示しております。戦略の明確化は日本の港湾行政に求めるところでございます。他国の主要港も国策として必死に取り組んでおり、我が国のスーパージア中核港湾政策を早急に実現しなければ、日本列島に張り巡らされた港は他国のスポークの先のままであります。我が国港湾の国際力強化など議論する余地すらないことを認識すべきだと思います。

そこで3点、国に要望したいと思います。まず港湾の整備についてですが、近年基幹港に投入されるコンテナ船は年々大型化し、1万TEUを超える船も出現しており、その隻数は今後増加すると思われます。これら超大型船の寄港に必要な水深16メートルを超える高規格のコンテナターミナルは、現在は横浜に2バース、名古屋に1バースのみで、ここ神戸港も昨年11月工事に着工したばかりであります。従来の港湾整備の予算の枠組みに捉われることなく、可能な限りの財源により集中的に資金を投下し、スピード感のある整備

をお願いいたしたく存じます。ハードの整備とともに、荷を増やす施策が連携して初めて国際競争力のある港ができると思慮いたしております。日本の港湾の復権を図る上で、一人国土交通省港湾局のみの問題ではなく、重要な国策として捉え、政府全体で積極的に取り組んでいただきたいと思います。

第2に、内航フィーダーの促進であります。内航フィーダー船にはコスト面を初め、困難な問題が横たわっていることは承知しておりますが、だからこそ、国が指導力を発揮し、課題を解消すべく政策を打ち出すことが重要ではないでしょうか。そうすることにより、造り過ぎた感のある主要コンテナ港との共存も図ることができます。

第3に、IT化の推進であります。港湾における諸所の機能を高度化・効率化し、使い勝手のよい港湾としてユーザーに選別されることが生き残りの大きな鍵になると考えます。地方港で船積みされた貨物情報はトランシップされるスーパースーパー中核港湾とも共有し、地方港とスーパースーパー中核港湾とが一体的に連携して、初めて国内貨物を中核港湾に集積することを可能にします。そのためには、国際標準にも配慮したIT化の推進は大きな武器と

なり得ます。国を初め、港湾管理者のより一層の積極的な支援をお願いするものであります。

以上、我が国港湾の国際競争力の確保の観点から種々意見を述べさせていただきましたが、最後に現在国交省におかれては来年度を目途に新しい港湾基本政策を策定すべく検討中であると承知しておりますが、スーパースーパー中核港湾構想はただいま述べてまいりましたようにまだまだ道半ばであり、施策の成果が表れているとは決して思えません。港湾のフルオープン化ありきではなく、フルオープン化が必要となる港づくりが急務であります。どうか、新しい基本施策も結構であります。スーパースーパー中核港湾をこのまま見捨てることのないよう、むしろ具体性を持った大胆な政策を打ち出していただくことを強く要望し、私の発言を終わらせていただきます。どうもありがとうございます（拍手）。

盛山議員 久保副会長、ありがとうございます。続きまして、兵庫県倉庫協会会長 森本啓久様よろしく申し上げます。

森本兵庫県倉庫協会会長 兵庫県倉庫協会の森本でございます。どうぞ、よろしく申し上げます。海事振興連盟の先生方には、平素か



ら私ども倉庫業界に対して格別のご理解とご支援を賜りまして厚く御礼を申し上げます。既に御存じのとおり、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カーゴ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おります。

そこで、最近の兵庫県における倉庫業の業

況を述べさせていただきますと、米穀、食品、鉄鋼、紙パルプ、雑貨等が主な取扱品目でございますが、このうち鉄鋼については好調感がございます。その他については、まだまだ厳しい状況が続いております。そして、入庫高・残高ともに、震災前に比べて全体では9割、神戸地区については8割弱の水準で推移しております。

最近、荷主企業においては物流分野において一層の合理化を進められておりますが、倉庫業界ではこれに対応して荷主から物流業務を包括して受託する3PL業務を積極的に推進するなど、効率的な物流サービスの提供に努めているところでございます。

また環境問題にも前向きに取り組みまして、多くの企業においてクリーン軽油を導入しているところでございます。

このような中で、昨年の税制改正において倉庫業界として要望してまいりました倉庫用建物等の割増償却の延長及び物流総合効率化法に基づく倉庫施設を対象とした固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例の期限の延長が認められました。私ども中小企業者が大多数を占める業界にとって極めて重要な税制措置でありますので、引き続きご理解、ご支

援をお願い申し上げたいと思います。ちなみに物流総合効率化法に基づく認定件数ですが、全国ベースで平成19年3月1日現在50件に上っております。そのうち、兵庫県、大阪府では4件認定されております。

次に、当業界における人材確保育成についてですが、人材確保の一助として日本倉庫業界の広報委員会を中心に様々な媒体を通じた広報とか、倉庫見学などを通じて業界PRを行って業界のイメージアップを図っております。また、教育研修委員会では物流ABC研修、3PL実務研修、倉庫業務改善管理者研修など各種講習、研修を当地を初め全国各地で毎年実施しております、社会の要請に応えられる倉庫業の人材育成に日々取り組んでいるところでございます。

本日ご出席の先生方におかれましては、何とぞ今後とも倉庫業界へのご理解と特段のご配慮、ご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。どうもありがとうございます（拍手）。

盛山議員 森本会長、ありがとうございます。続きまして、株式会社川崎造船取締役企画本部長の岡崎信行様、お願いいたします。

岡崎川崎造船取締役 株式会社川崎造船の岡

崎でございます。本日は、このような席に参加させていただきますありがとうございます。当社は2002年に川崎重工から造船業を分割、分社して出来上がった会社でございます。神戸市内に神戸工場、四国の香川県に坂出工場、この2つの工場を運営しております。従業員数は約2000人、この他に関係会社、協力従業員などを含めて約2000人、合わせて4000人の会社でございます。



ご承知のように、いま船舶の建造需要は5年ほど前に比べると約2倍の建造需要がございます。このような旺盛な建造需要に対して、顧客の要求に応じていくことが私どもの使命と考えております。こういった使命を達成して日本の物流に貢献するためには、韓国や新興の中国、これに対して競争力を維持強化することが重要でございます。そのためには製品開発力、開発した製品をうまくつくつてみせる力、つまり、生産技術力の維持強化がぜひとも必要となっております。

設備投資はもちろん必要ですが、それを使いこなす人材が必要です。継続的な人材確保と、育成のための教育がぜひとも必要でございます。ちなみに、当社の年齢別の人員構成は20代、30代はそこで、50代はたくさんおります。ただ、40代がほとんどいないような状況でございます。これは造船不況と呼ばれた昭和50年代に事業を縮小し、リストラをやった結果でございますが、いまとなつては団塊世代がバトンを渡す相手がなく、一世代をスキップしてその次の世代へ引き継がざるを得ない状況でございます。一方では、団塊世代の今後の大量退職に備えて、総量確保のために中途採用も合わせて毎年150人程

度の人員補充を5年ほど続ける必要がございます。ただ、あるアンケートによると、造船業のイメージは、閉鎖的だとか、地味だとか、暗いということ、なかなか人材を確保できておりません。しかしながら、冒頭に中馬先生がおっしゃられましたように、日本は海洋国家です。その海洋に関わる海事産業は、周りを海に囲まれた日本にとって国の基盤を支える産業だと思っております。そして、船は環境に与える負荷も少ない、やさしい乗り物だと考えております。人を雇ってきちんと教育をして、生産していくことは大変大切なことです。ニューエコノミーも必要でしょうが、国の基盤を支える地味な産業も必要でございます。日本における人口推移予測によれば、労働人口は今後ますます少なくなる状況にありますけれども、こういった地味な基盤産業も人材確保ができますように多方面からのご支援をよろしくお願いしたいと思っております。失礼します（拍手）。

盛山議員 岡崎様、ありがとうございます。それでは、兵庫県小型船舶工業会会長の鹿瀬博様よろしく願います。

鹿瀬兵庫県小型船舶工業会会長 いまご紹介いただきました、兵庫県小型船舶工業会の会



長をしております鹿瀬と申します。私は、神戸市内で修繕を中心として小型造船業を営んでおります。現在この小型造船業界、我々にとっての一番大きなテーマは、いまのお話と共通するところがありますが、人材確保と人材の育成というところであります。ここ神戸では戦後から多くの変遷を経て、そして阪神・淡路大震災に遭遇し、小型造船業にとっても多くの困難を経てきました。そして、バブル

期以降一時的に人手不足の問題が解消の様相を見せていましたが、ここに至ってまた一層人手の問題がクローズアップされております。業として人が船を造り、修繕してきた歴史から、大小を問わず造船業は技術、つまり多様な技術の集積を必要とします。ですから、特に人手に頼る部分も大きく、経験による技術の伝承が求められる業種であります。また、仕事量により必要な人員の変化がとても激しく、協力業者の協力が不可欠であることがこの業種の宿命であり、そしてまた、その協力業者の体力自体も非常に衰えてきて我々小型造船業のほうに大変な影響を与えております。内航船の建造、修理にはつきり表れているように、長く不振であった時期から最近のように建造意欲が高まり、現在、瀬戸内海、九州、中国のほうもすべて各造船所では仕事量が大変多く、人手の問題は非常に深刻だと聞いております。造船現場では、単にマニュアルによってできる部分もありますが、大切なのは積み重ねによる経験知、つまり勘による応用力が求められています。どうしても自然の影響を受けて作業していくことが多いのも事実です。これは小型船を建造している造船所、あるいは修理をしている造船所は特に

そういう影響を受けています。

ここ神戸では、戦後10社以上あった小型造船所が現在では5社以下になろうとしています。神戸ではこれ以上小型造船所が減少することは全体の神戸港の船、あるいは官公庁の船、あるいは一般の業務の船の修理、あるいは建造に対しても大きな影響を与えることになると思います。やはり、社会資本の整備維持という点からいっても申し上げるように、小型造船業は必要であります。その存在が求められる限り、努力して守っていかなければならない立場にあると思います。そのために人材の確保に努力し、この業を続けていかなければなりません。経験というものが必要であるので、人を育てるのに時間も必要で、そして、そのための人材育成は必要欠くべからざるものと考えます。また、そうしていくことによってお互いに若い人を育てていくことが、いろいろな意味で影響を与えて、よい方向に行くのではないかと考えております。その意味で、技術を育成し、人を育成し、伝承していくことが大切であり、社会に貢献していきたいと思えますので、ぜひとも国のほうのバックアップをお願いしたいと思っています。ありがとうございます（拍手）。

盛山議員 鹿瀬会長、ありがとうございます。それでは、神戸大学海事科学部長 久保雅義様よろしく願います。

久保神戸大学海事科学部長 「我が国海事社会の動向と課題」という視点から、発言をさせていただきます。まず、食料、資源、エネルギーの視点を述べさせていただきます。

江戸時代の終わりは我が国の人口は3000万人でしたが、現在は1億2000万人で



あり、約4倍になっております。これを可能にしているのは、食料消費の40%を占める海外からの輸入でございます。これにより、江戸時代のような飢饉というのがなくなりまして。私たちの暮らしや社会を支えている資源・エネルギーは100%海外から輸入しております。これを少し数字で説明をいたします。日本の貿易量は約10億トンで、人口が1億2000万人です。1人当たり約8トンという貿易量です。世界は56億トンの貿易量でございます、人口60億人ですから、1人当たり0・9トンの貿易量です。これより、我が国の貿易への依存度が世界平均の約9倍であることがわかります。

次に、船員の確保と海技者の確保の視点でございます。最近、船員として船会社に就職する数が著しく減少しております。このため、船会社から海事社会への再就職ができなくなっており、結果的に日本の海事社会を支える人材が不足し始めております。最初にこれが表れているのが水先人です。これ以外にも、海難審判庁審判官、船舶検査官等で、海技者の養成は、国家としても視野に入れておく必要がある課題と考えております。

また御存じのように、若者の資質が昔と随

分違ってきております。現代の若者には共同作業の経験が著しく少なくなっております。しかしながら、船は共同作業により動くシステムになっております。若者の乗船実習に当たって、帆船はいまの若者に欠けている資質を開発する意味で非常に有益な船であります。このような乗船教育を国としてもしっかりと継続していただきたいと考えております。

アメリカにおける9・11以来、海事分野でもテロ対策というのは非常に真剣に取り上げられております。このような状況下で、アメリカではLNG輸送は自国船員で輸送を義務付け、韓国でもエネルギーの輸送は国家必須船として自国船員の確保を始めております。世界は費用と安全の視点でいまままで動いてきましたけれども、これからはセキュリティの視点が入ってきております。我が国も、このような視点をしっかりと持っていただきたいと考えております。

最近問題にされ始めている地震・津波は、資源エネルギー輸送の拠点としての港湾に大きな影響を与えます。国としても、真剣な取り組みをお願いしたいと思っております。私の所属する海事科学部は海事に関わるいろいろな問題を科学的アプローチによって解決する学際



的な学問領域であります。この分野には多くの課題がありますが、これらは国家的な課題であると考えております。今後とも、ご理解とご支援のほどお願いいたします（拍手）。

盛山議員 久保先生、ありがとうございます。続きまして、神戸大学法学研究科教授の坂元茂樹様お願いいたします。

坂元神戸大学教授 ご紹介いただきました、神戸大学の坂元でございます。本日は発言の機会を与えていただき、ありがとうございます。神戸大学の野上学長の命を受けまして、本日は海事・海洋に関する神戸大学の取り組みの一端を紹介させていただきます、ご出席の先生方のご支援をお願いしたいと存じます。

神戸大学は海に開かれた国際性豊かな総合大学でございます。この4月に新たに発足する研究科を加えると11の学部と12の研究科を擁する総合大学です。その中には、先ほどご紹介ありましたように、海事科学部海事科学研究科という海事教育とその研究、さらには船員教育を行う学部研究科を持つというユニークな総合大学でございます。換言しますと、神戸大学は海事と海洋の問題に真正面から取り組んでいる、あるいは今後さらに積極的に取り組もうとしている大学であります。

安倍総理大臣は本年1月26日の施政方針演説の中で、「海洋に関する分野は21世紀の日本の発展にとって極めて大きな可能性を秘めており、政府としても一体となって戦略的に取り組んでまいります」と明言されました。ご案内のように、日本は領海、接続水域、排他的経済水域を加えると、国土の10倍を超える海域を管理し、貿易の9割以上を海上輸送に頼る海洋国家であります。しかし、これまで



必ずしも海洋立国として海洋権益に対し戦略的に取り組んできたとは言えない部分もあり、その意味でさっきの総理の言葉は重要な意味を持っていると思われます。

そうした中で海洋基本法の制定の動きがございますが、先ほど西村先生のお話にありましたのでこの点は省略させていただきます。こういう状況の中で、現在神戸大学では海洋国家日本における海洋の統合的管理を目指した海の総合的プロジェクトが野上学長主導のもとに行われております。残念ながら、本日の時点では具体的な構想を申し上げる段階には至っておりませんが、本プロジェクトは海洋管理に関して最も重要な要素である「海を知る」を中心に、海を守り、持続的に海を利用することができるような総合的な海洋管理の国際的な研究教育の拠点を目指すものであります。総合大学としての利点を活かしながら海洋管理システムの構築、海洋環境保護システムの構築、海洋安全保障システムの構築、海上輸送交通システムの構築などを柱とすべく、全学の先生方の協力を得ながら構想を固めていこうとしているところでございます。ゆくゆくは、グローバルCOEのような形で結実できたらと考えております。

こうした全学的な動きとは別に、個別にも神戸大学は海事の問題に深く関わっていく姿勢を示しております。本年4月より海事全般にわたる調査研究、政策提言及び事業の実施並びに支援等を行う「財団法人日本海事センター」が新たに発足するというところでございますが、私どもの野上学長も総合企画会議のメンバーとして、このセンターの活動に加わることになりました。また、赤塚監事や海事科学部の井上先生を初め、何人かの神戸大学の先生が「新海運問題研究会」の中に設けられる幾つかの委員会に参加されると聞いております。また、国際海事都市神戸再生のための神戸海事クラスターの準備委員会がこの4月に立ち上がりますが、その暫定事務局を神戸大学海事科学部がお引き受けすることになっております。このように、神戸大学は海事の問題について従来に増して積極的に取り組んでいきたいと考えております。どうぞ、こうした神戸大学の海事・海洋の問題に関する積極的な取り組みをお心に留めていただきまして、ぜひ本日出席の先生方のお力添えを賜りますようお願い申し上げます（拍手）。

盛山議員 坂元先生、ありがとうございます

た。続きまして、大阪大学大学院工学研究科船舶海洋工学部門教授で日本船舶海洋工学会会長でもいらっしゃる内藤林様、お願いいたします。

内藤大阪大学教授 ただいま紹介にあずかりました、大阪大学の内藤でございます。海洋基本法の制定について先ほど西村衆議院議員から話がありました、その策定に当たりましては、我が学会もいろいろな形でご助力させていただきまして、それがようやく立法に至ったということは、私たち学会としても非常に喜んでおります。

私たちの学会は歴史110年を数えまして、日本の海運を支えている造船業を技術として長い間にわたって支えてきたところでございます。本日の各界の方々のお話と重複になりますので、最初に考えていた話を少し変えさせていただきます、少し違った側面から、こういう点についてもぜひ考えてほしいということをお願いしたいと思います。

造船は当然のことながら海を走るわけでございます。その海を走って世界に通じているわけでございます。そういう意味で、造船業、あるいは船舶、あるいは海洋工学という分野は世界と繋がっているという必然的な



ところから、国際性をその内部に秘めているということでもあります。その国際性というのは、海を隔てたアジアと非常に繋がっております。日本の歴史が極めて海を通じてアジアと繋がっていたということでもあります。一時期の不幸な時期もありますが、長い歴史のスパンを見て、日本はアジア各国と船を通して、海を通じて長い間友好関係を保ってきました。これは地図を見ていただくとわかりますが、

まさにアジアのフィリピン界限は全く瀬戸内海が一回り大きくなったような形になっておりまして、ある学者は「豊穡の三日月湖」と言っておりますが、そういう中で私たちはアジアの人々との交流を深めてきた。そういう認識が、実は日本の若者たちに少し不足しているのではないか。そのことが、海事に携わる人材をちよつと不足させているのではないかと思っております。私たち大阪大学の船舶海洋工学科に進学して来る学生たちも第一志望が少なくなったりしております。しかし、新しく海洋産業が出てきて、あるいは造船業が立ち直ってくると、一挙にそういう分野に若者たちが集まってくるような状況も生まれているわけです。こういうことが持続的に続いていくためには、ノルウェー・北欧の例にあるように、国民、人々の中に海事に対する深い思想的な文化的な面を育んでいかないとまずいのではないかなと思っております。

先ほど神戸経済同友会の方がおっしゃっておりますが、まさに神戸、大阪、この地域は日本の国際性の玄関口であったわけですね。この特徴をいかに活かすかということが、大阪・関西の復権に大きな役割を果たすのではないかなと思っております。関西には元気な

おばちゃんが出て、テレビで関西のおばちゃんはいくら元気だとかという話があるいろいろな文化を背景にした関西を復権させるというキーワードは実は海にあると思うのです。それは国際的な海、交流を深めた玄関口としての関西の復権をもう一度私たちが海というところに見つけて復権させていきたい。このような観点から、衆議院議員の皆さんにはぜひ新しい施策をお考えいただきたい。これは単に船舶、海洋、海運ばかりではなくて、日本の教育というところに深く関わっておりますので、文部科学省等の話なども含めてそういう議論をぜひしてほしいというのが私の別の観点からのお願いでございます。

最後に、大学、いわゆる学会というところは「きょうああ言ったから、次の年にこうなる」、そういう組織ではありません。しかし、長い間じわじわと力を発揮するところがあるのが学会で、それが長い間日本の産業を支えていく基盤になります。そういう長いスパンでお考えいただきたい、いろいろなところでお声をかけていただき、きょう明日の成果ではない、1年、10年、そういうレベルでの成果として学会を見ていただきたいと思います。

す。日本の中に海事クラスターという話が出ておりますが、海事思想をより深く国民の皆さんの中に植え付け、育んでいくために私たちの学会も頑張りたいと思いますが、そのことを申し述べさせていただきます、私の話とさせていただきます。ありがとうございます（拍手）。

盛山議員 内藤先生、ありがとうございます。それでは、海技教育機構海技大学校長の大西正幸様お願いします。

大西海技大学校長 海技大学校長の大西でございます。最初に、本日このような場で発言の機会をいただきまして大変光栄に思っております。また、これからの私の話ですが、時間の関係上、本校の紹介のみに留まることをお許しいただきたいと思います。

この海技大学は、国土交通省監督下にあります独立行政法人海技教育機構の一教育機関でございます。この海技教育機構の中には本校以外に、主に内航船員の養成機関である海上技術学校5校、及び海上技術短期大学2校の合計7校がございます。私も海技大学は、ちょうど神戸と大阪の中間に位置している兵庫県芦屋市、それから岡山県倉敷市の児島に2つのキャンパスを持っており、そ



の教育内容としては大きく分けると2つの柱を持っています。

1つは、船舶のいわゆる初級の職員、3等航海士、機関士というところから2等、1等、最終的には船長・機関長というような船舶職員としてのプロモート、これに対応した資格教育を行っております。船のいわゆる海技資格というのは船の大きさ、それから航行区域、機関で言うところ機関出力等々で区分をされてお

りますが、我が海技大学はこのすべての資格に対応した資格教育を行っています。

また、もう1つの柱となる教育内容ですが、例えば最近の例でいくと船員が船という現場だけで生涯終わるということはありません。定期的に陸上勤務をしたりということ、1つの船員としてのライフサイクルというものがありません。そのような場合、陸上に上がって管理業務をやるというときに必要な知識技能、あるいは船社のニーズによる個々の技術研修、例えば航海士だと操船、機関士だと機器の改良整備といったような、従来、船でいわゆるOJTでやっていたようなものが、いまでなくなっている、その辺の実務教育も私ども海技大学で行っております。したがって、このような実務教育については当然ながら、プロの船員さんが相手ですから相当実務のかつ高度な内容になっております。このように、私どもは船員というジャンルに留まらずいわゆる海技者という総合的な海技者に対する教育訓練を行っております。

最後ですが、この4月からの新たな取り組みとしまして、1つは水先人養成教育を開始いたします。これは、指定養成施設の1つと

して海技大学が実施をいたします。もう1つは、内航船員の深刻な不足に対応して、従来であれば海員学校等の船員養成施設を出なければ内航船員の道は開けておりませんでしたが、それを普通高校の卒業生を対象に内航船員への道を開くというコースをこの4月から開設する予定です。

いずれにしても、私ども海技大学はこのように海運界に人材を輩出するという責務を負っているわけですが、今後海技大学、ひいては海技教育機構の責務というのがますます重くなるものと考えております。ありがとうございます（拍手）。

盛山議員 大西先生、ありがとうございます。それでは、海洋政策研究財団常務理事の寺島様お願いいたします。

寺島海洋政策研究財団常務理事 海洋政策研究財団の寺島でございます。本日は、発言の機会をいただきましてありがとうございます。

私ども海洋政策研究財団は何をしているかということですが、日本の海洋問題の取り組みというのは、どちらかというと縦割りの部門はかなりしつかりやっていますが、総合的な取り組みが十分でないというところに大き

な欠陥があるのではないかとということで、海洋シンクタンクとして、先般は海洋問題に総合的に取り組むための政策、体制をつくる必要があるという提言をいたしまして、ただいま進んでいる海洋基本法の制定につきましても自民党を初めとする皆さんのお手伝いをさせていただいているところでございます。

本日は、海事産業の問題としまして海事クラスターによる海事産業の強化、それから地域の振興ということで発言をさせていただきたいと思います。ただいま海事各分野でいろいろな問題の話がございましたので、それについて特に繰り返しませんが、ではそういう問題に対して海事産業はどうやって振興していくのかということが大変重要ではないかと考えます。その1つとして、海事クラスターによる海事産業の振興、それから地域の振興ということについて申し上げたいと思います。

ご承知のように、グローバル化の進んでいる海事社会では、近年ヨーロッパ、あるいはアジアを中心として海事クラスターの構築による競争力強化の取り組みというのが盛んに行われております。海事クラスターというのは、国・地域の海事産業を中心に海事社会が

連携協力を強化して競争力を高めるという産業振興策です。日本でもこの問題について検討はされていますが、必ずしも十分にうまくいっていない。もう一回日本の現状を見てみると、我が国では海運、造船、あるいは港湾を初めとして幅広い海事関連産業が発達しています。また、海事産業に人材と最新の海事の知識・技術を提供することのできる大学、教育研究機関、こういうものが各地に発達を



しているわけです。ただ、こういう各部門が有機的にいまの状況に対応しているかという、必ずしもそう言えないような状況でござります。外から見ると、我が国のようにいろいろな部門がこうも揃って発達しているというのは世界でも珍しいのですが、特にアジアでは他に例を見ないものでございます。したがって、私たちは改めてその集積の価値を正確に再認識して、その集積のメリットを最大限に発揮できるような海事クラスター、知識集約型の海事クラスターを構築して競争力を強化すべきではないかと考えます。

我が国の海事クラスターの議論において、いままで欠けていたのは地域の海事クラスターという視点が欠けていたのではないかと。もう1つは、海事クラスターには大学教育機関の役割というのが大変重要ですが、これが参加するような海事クラスターという視点も欠けていたのではないかと考えます。これからは、日本の各海事都市において大学、教育研究機関にも積極的に参加をいただいて、それぞれの地域がその特色を活かした地域海事クラスターの構築に取り組む必要があるのではないかと考えます。まず地域で海事クラスターの振興を図り、その連携協力の上にオー

ル日本の海事クラスターを構築して世界の海事センターとして日本の地位を確立するといふような構想が必要ではないかと考えます。ちなみに、地域の海事クラスターというのは、何も海事産業のためだけではなく、地域産業の物流ニーズに的確に応えることにより地域産業全体の競争力をも高め、地域振興に寄与するものでございます。また、この大学、教育研究機関というのは海事産業に最新の情報、知識、それから必要な人材を供給する重要な役割を受け持ちますが、それだけでなく海事クラスターを有機的に機能させるためには、人的ネットワークというのが大変重要ですが、そのネットワークの基盤を提供するという役割を担うものと考えます。

私も海洋政策研究財団では、このような認識のもとに地域海事クラスターの構築というに取り組み、そういう研究を行ってきっておりまして、今年度この神戸市で商工会議所、神戸大学のご協力のもとに幅広い関係者のご参加を得て、神戸で地域海事クラスター構築のための研究会を開催してまいりました。海事クラスター活動を中核として、神戸の国際海事都市としての再生を図る研究を行ってきたわけでございます。お手元に、ご



く簡単にその一端とし「地域海事クラスターによる国際海事都市神戸の再生」という3枚の紙をお配りしてございます。その3枚目には中身も書いてありますので、後ほどご覧いただければと思います。お陰様で皆様の積極的なご意見を得まして、来年度は地域主導で神戸大学を中心に神戸市と商工会議所が協力して、国際海事都市神戸、「マリタイム神戸」と言っておりますが、この設立の準備に取り組んでいただくことになっております。私どもも、引き続き地域主導の「マリタイム神戸」の準備委員会の活動を支援していきたいと考えているところでございます。

このような、国際海事都市再生のための神戸海事クラスターの構築というのは、海事産業の発展だけではなく、地域振興に寄与するとともに、ひいては我が国の海事産業全般の競争力を強化するものでございます。また、この神戸海事クラスター、あるいは地域海事クラスターというのは、海事振興連盟が推進されている「海事都市ネットワーク構想」を内容的に裏打ちし、それを強化するものでございます。したがって、これは今後の新しい海事振興政策の有力な柱になるべきものではないかと考えます。海事振興連盟におかれて

も、海事クラスターの構築を推進する施策を積極的に講じていただくように要望を申し上げます。

先ほど申し上げましたが、折から今国会には海洋基本法が提案され、成立が図られるような情勢になってきております。これを推進していただいている諸先生方に感謝を申し上げますとともに、この海洋基本法の枠組みというのは海事政策を国政に反映させる上で非常に重要な枠組みになるのではないかと考えます。この中に、海洋基本計画というものを策定することになっておりまして、その中に海事の重要な施策を組み込むということが今後の海事振興政策を強力に推進していく上でも大変重要ではないかと考えておりますので、ぜひ基本法の制定を早期にさせていただくようにお願い申し上げます、また、その中で海事振興政策を強力に推進いただけるようにお願い申し上げます。どうもありがとうございます（拍手）。

盛山議員 寺島常務理事、ありがとうございます。

国会の先生方あるいは行政機関からご発言をいただきたいわけですが、きょうはこれだけたくさんの方がお集まりでございます。某

省のタウンミーティングとは違いまして、やらせの質問その他の準備は全くございませんが、せっかくの機会でございますので、フロアからどなたかご意見・ご要望があれば、挙手をしていただき、お名前とご所属を言っていたらご発言をと思っておりますが、いかがでございますか。皆さん遠慮しておられますが、はい、どうぞ。

田口 国際運輸労連という労働組合で、便宜置籍船のインスペクターをやっております田口と申します。先生方のご活動にはいつも感謝申し上げておりますが、1点どうしても憤懣を聞いていただきたい話させていただきます。

先ほど旅客船協会の方もおっしゃっていましたが、橋ができたので船員がたくさん辞めていった。それでも頑張つてやっているフェリーなり、旅客船の会社にまた追い打ちをかけていじめるように通行料金がまた下がっていく。一方で、やめた船員の受け皿として特措法の関係で橋の料金収受に従事している人たちがいます。しかし、その人たちも料金収受の受託料が下がるので、またまた2度目の雇用不安になっている。そういった意味から、実際にやっているフェリーなり、旅客船の会



社をいじめ、また、橋のほうで料金収受で働いている人たちもいじめるということでは、これは国がやっているダンピングではないかと思つて、その憤りをちよつと先生方にも聞いていただきたい発言させていただきました。

盛山議員 ありがとうございます。あと、1〜2名の方からと思いますが、どなたかございますか。よろしいですか。



それでは、国土交通省のほうから海事局長以下各部署から幹部がお越しでございます。また、財務省のほうからは金森税関長もお越しでございますので、先生方のご意見の前に、まず役所のほうから、きょうは大変広範なご意見・ご要望、あるいはご指摘がなされたかと思えます。国交省のほうからご回答いただけるところがあれば、まずいただきたいと思います。

富士原海事局長 海事局長でございますが、私がお答えできるところをざくっとご回答させていただきますと思います。内航海運、あるいは旅客船についていろいろお話がございました。1つ共通する問題として、これは造船も含めて将来的な労働力の確保をどうしていくのかというのが極めて深刻な問題だというご提言であったかと思えます。これは私どもも全く同様の認識をしているわけで、今回開催をしている交通政策審議会の中にヒューマンインフラ部会を設置して、そこで船員、あるいは海技者の教育問題、あるいは、その各方策というのを検討するというのはまさにそういう認識に基づいたものでございます。これについては、これから総力を挙げて取り組んでまいりたいというふうに思っております。

すが、造船についてはもうちょっと先行しております。いま各地域に技能伝承のための教育機関の拠点をづくりつつあります。既に全国で5カ所動き出しているはずであります。これについては随時それぞれの、造船は特定の場所に集積しておりますので、そういう地域で若年層の教育を受け持つような、あるいは中間労働者の再教育を受け持つような、そういう専門的な機関をそれぞれの事業者の協力のもとにつくっていく。そこに、私ども一定の協力をさせていただいているわけですが、そういうことも引き続き考えてまいりたいと思っております。

もう1つ、労働力の問題について申し上げたいのは、海に対する関心が日本国民総じてあまり高くないという現状をどう考えるかという問題です。これは、まさに青少年教育の問題と絡もうかと思いますが、これについては実は先のタウンミーティングでも私はちょっと申し上げましたが、やはり地域の教育機関、地域あるいは自治体と協力しながら、産・官・学・協力ののもとに青少年に対して海の教育を積極的にやっていく必要がある。総力を挙げて、産・官・学・協力の関係者が取り組んでいく課題だと認識しております。これにつ

いては、私どもは新しい枠組み、強力な枠組みに就いていま鋭意構築すべく作業中でございます。それについては関係者の皆様方にご協力していただくということも含めて、ご提案を申し上げる準備をしているところでございます。

それから、ご回答がこぼれるところがあるかもしれませんが、それはご容赦いただきたいと思ひます。時間の関係もございますので、神戸にとって非常に大きな関心を持たれていゝる海事クラスターの問題について若干私の私的なご意見を申し上げたいと思ひます。

ある意味、戦後日本の海事産業が復興してきた過程を見ると、これまさに強力な海事クラスターそのものであったと思ひます。まさに海運、造船、その他を含めて企業の枠を越えて非常に緊密な協力関係があつた。それに対して、国も積極的に財政資金を投入してきたという歴史であります。これがかなり近年、最近の数十年間かなり変質したと思ひます。その背景にあるのは、やはり個別の企業収益重視であります。いわゆる業界という構造が崩れてきているという中で、やはり企業と企業との垣根を越えた協力が非常にやりにくい構造になつてきている。それがあゝる意

味、クラスターとしての機能を低下させてきている。この背景にはさらに国際化ということもあるわけだす。その中で、かつて機能したようなクラスターというのは、別のものと変質をしていかなければいかんということだろうと思ひております。一方で、アメリカのシリコンバレーに見られるように、一定の知識集約というのが非常に大きな効果を上げるという状況は変わつていないと思ひますので、これについてはかつての戦後のクラスターと違ふ形のクラスターの核をつくつていかなければいけないということでありまゝす。基本的には、クラスターというのは人と人のつながりということだろうと私は個人的に思ひております。その接着剤として、神戸の場合には教育組織が積極的に働くということだ、これは非常に大きな前進であらうと思ひてゐるわけでありまゝす。そこは、ある意味非収益の中立的な組織が中核となつてクラスターを構成し、そこに様々な分野の人たちが協力するという意味で、これは非常に将来性のある取り組みだと考へておりまして大きな期待を寄せているということをごで申し上げたいと思ひます。どうもあゝりがとうございました。



盛山議員 港湾局からもいらっしゃいます
が、林田参事官いかがですか。

林田参事官 国土交通省港湾局の林田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。港湾に関しては国際競争力の強化の推進ということで、ご要望を賜ったと思います。特に、日本港運協会の久保副会長から具体的にお話がありました。その中で1つは、船舶の大型化、コンテナ船の大型化への対応ということ。その対応をスピード感をもって集中的にやってほしいというお話がありました。これはまさしくご指摘のとおりでございます。私もスーパー中樞港湾政策というものを現在進めております。これは神戸港・大阪港が連携をする阪神港と、伊勢湾における名古屋港・四日市港、さらには東京湾における東京港・横浜港、こういった港で進めておりますが、こういう港では平成22年度までに、先ほどお話がありましたような釜山等々アジアの主要港湾をしのぐコスト、サービス水準を実現することを目指して、現在ソフト・ハードを一体として総合的な政策を進めております。とりわけ、平成19年度の予算においてはスーパー中樞港湾政策に関わる予算だけで見ても、国費524億円ということで、こ

の分野では前年度比1・36倍になっています。こういう形で国費を集中的に投資をしていき、かつまたターミナル周辺の渋滞状況を常時観測をして、その情報を提供するための施設整備、あるいはターミナルの出入りというものをもっと効率的にできないかといううなきめ細かい政策の必要性を我々も感じまして、そのための補助制度を創設いたしております。

また2点目にご要望のございました内航フィーダーの問題でございますが、これはかつて神戸港が国内のみならず、東アジアのハブ港として機能しておりました。その神戸港を特に念頭に置いて国内でいろいろな地域の貨物をできるだけ神戸港あるいは大阪港等々のスーパー中樞港湾へ集めようということとで、我々も支援策を幾つか講じております。17年度、18年度は社会実験を行いまして、どういう形でターミナルの配置をすれば、あるいは、どういう形で貨物の取り扱いをそれぞれのターミナルでやっていたら、この内航フィーダーのコスト、あるいはサービスレベルが向上していくかということをいままれぞれ検討中でございます。一部は船会社さんのそれぞれのご努力もございまして、内航

のフィーダーが増えつつある航路もあります。この政策につきましても、なお一層推進をしていきたいと考えております。

もう1つはIT化についてご要望もございました。きょう神戸税関の方がお見えでございますが、平成20年度に次世代シングルウィンドウシステムを構築していくことを目標に、現在関係省庁で総合的な施策の推進という観点から共同して取り組んでおります。少なくとも、中央各省庁の港湾の手続きにかかるウィンドウを1つにするということを進めております。ただ、これは港湾管理者ごとにそれぞれ様式が違うのではないかと、いうご指摘が、経団連を中心とするユーザーの方からございました。残っている分野として、各港湾管理者間での様式の違い、手続きの違いというものをもう少し簡素化、共同化、共通化できないかということも現在検討を進めております。

最後に、スーパー中樞港湾政策を見捨てないようというご指摘がございました。現在私も交通政策審議会港湾分科会で議論をしている中で、「アジア・ゲートウェイ構想」という言葉で呼ばれている内容についていろいろな勉強をしています。この「アジア・

「ゲートウェイ構想」という言葉が出てきて、「スーパー中枢港湾」と著しく違った方向へいくのではないかといいご心配をおかけしていますが、私どもはアジア・ゲートウェイ構想もスーパー中枢港湾を補完する政策だと思っております。スーパー中枢港湾ということで、「選択と集中」を図りながら日本の港湾がアジアの主要な港湾と競争をしていく、そして、その競争に打ち勝っていくというために努力を続けていきたいと思っておりますので、よろしくお願いを申し上げます。

盛山議員 林田参事官ありがとうございます。それでは、総合政策局からもうちょっとしゃっていますのでお願いします。

河野総合政策局課長 総合政策局貨物流通施設課の河野と申します。私ども倉庫業を所管しております。兵庫県倉庫協会森本会長からのご意見・ご要望に関して、お答えをさせていただきます。

物流総合効率化法は施行以来1年半という非常に短い期間の中で50件の認定事例を得ており、物流効率化に非常に資しております。物流効率化に向けて更にこの法律を活用をいただくとともに、実はこの法律の認定事例のうち約6割が中小企業によるものでして、中

小企業の方々の物流効率化に向けた取り組みにご利用いただいているということをご紹介させていただきたいと思います。また、この法律に基づく支援措置の大きなものが倉庫に関する固定資産税や法人税の特例措置です。認定事例のうち約8割において、この税制特例をご利用いただいております。平成19年度税制改正要望においては、この税制特例の2年間延長が認められたところであり、まずはご列席の皆様方のご支援に厚くお礼申し上げますとともに、この税制特例をご利用いただき、さらに再延長につなげていくことが極めて重要だと考えております。産業界の更なる推進力と、ご列席の先生方の強力なお力添えをいただきたいと考えております。

人材育成に関しましては、企業、あるいは産業にとつて人材は最大の重要な資産です。その意味で、倉庫業界において積極的な人材育成を図る、あるいはその前提として倉庫業の社会的地位の向上のために活動されていることについて高く評価をさせていただきます。特に、3PLの人材育成については、国としても平成16年度より予算措置を初めとして様々な側面支援をさせていただきます。

国土交通省としましては、これら諸般の活

動を支えるために倉庫業の経営基盤の強化に努めてまいりたいと思います。

盛山議員 河野課長、ありがとうございます。それでは先生方、お待たせをいたしました。それでは、鴻池先生からお願いします。

鴻池議員 鴻池祥肇でございます、兵庫県選出の参議院議員でございます。私は、学校を出て運送屋に勤務いたしました、大阪港、天保山辺りで仲間というか、作業員らと一杯飲



んだりずっとしておりました。

29歳で、大阪港と神戸港の真ん中の尼崎港で親父の跡、仕事を引き継ぎまして港湾運輸、倉庫、内航海運の仕事でささやかにやらせていただいております。そんなことで、尼崎港湾協会会長とか、尼崎港運協会会長など10年近く務めさせていただいております。この稼業になりまして、きっぱりそれは終わってしましまして極めて生産性の悪い仕事のほうを選んでしましました。

そういう経歴のある国会議員というのは少ないですから、私は皆さん方のご要望、あるいはご意見を我がことのように聞かせていただきました。いまでも中馬先生と話しておりますが、いままでもちよつとサボっておりますが、これからしつかり補佐して頑張るという決意でございますので、今後ともよろしくご指導くださいますようお願い申し上げます。以上であります。ありがとうございます（拍手）。

盛山議員 鴻池先生ありがとうございます。それでは、お隣の末松先生お願いします。

末松議員 参議院の末松信介でございます。県会議員をいたしております、その前は航

空会社に勤めておりました。港湾のほうは一生懸命勉強しているわけですが、昨年と一昨年の港湾法の改正は、いま参議院の国土交通委員会の筆頭理事を仰せつかっておりますので質問を担当いたしました。

どういふことを言ったかという、40フィートのコンテナを広島から神戸港経由で北米に持つて行けば9万円かかります。釜山経由だったら、遠回りになるけれども6万5000円でいける。2万5000円の差です。これにまさに、いまトランシップを向こうに取られている大きな原因であると思います。それと、日本のコンテナは1500万TEUだと思えますが、上海、シンガポールは、その数を1港だけで超えてしまっている。これが、本当にコストで勝てるわけがないということです。だから、「選択と集中」でまさにスーパースーパー中核港湾、さつき港湾局からあつた話でございます。ただ、最近思うわけです。識者の方といろいろ話しておりますが、簡素化のためにIT化をすると言いますが、簡素化をしてIT化をしなければいけない。だから、どういう形で組織を変えていかなければならないかという根本的なところがなしで、ただ「IT化」と言われている。我々議員も、



鴻池先生とよく話しますが、細かなわからないところがあります。そういった実態、ここがまさに問題点であるということをぜひご指摘いただきたいと思います。

それと、きょうは姫路の港湾業者の方もお見えますが、この港は東西に広がっています。大阪湾の南から姫路の西播磨工業地帯ぐらいいまですっかりと見ていって、湾岸線のインフラの話が先ほどありましたが、将来的に

どういう形で姫路と繋いでいくかという湾岸のあり方、この辺のことも真剣に考えていてあげたい。特に、内航海運は船を建造するのも大変だし、リプレースするのも融資を受けられない。さつき暫定事業の話がありましたので、こういった点はしっかりと支援できるように願っております（拍手）。

盛山議員 末松先生ありがとうございます。それでは、赤羽先生お願いいたします。

赤羽議員 いつも大変地元でお世話になっております、衆議院議員の赤羽一嘉でございます。今日は本当に大勢の皆様から様々な分野で、本当に広範なご意見を頂戴いたしまして心から感謝を申し上げます。

何点か私の意見を述べさせていただきますと思います。まず私は、政治家になる前商社マンとして物流に関わっていて、その当時からの問題意識の中でアジアのハブ港の台頭の中で相対的に日本のメインポートでの位置が低下をしている。このまま続くと、北米航路はともかくも欧州航路は日本の港をスキップされるのではないかと大変な危機感を持っておりました。かなり前になりますが、中馬先生が国土交通副大臣でご就任していたときに、私はそういう意見を申し上げさせていた

だいて、とにかくまずメインポート議員連盟というのをつくりましょう。特に大阪と神戸は、この大阪湾というのはロッテルダムと同じような広さですし、やはり1つのポートオーソリティーをやったほうがいいのではないかとというような話をしながら、国土交通省港湾局、海事局の皆さんと仕事をさせていただきました。平成16年に「スーパー中樞港湾」が指定となり、昨年P C-18で16メーター



バースの着工が始まったというのは個人的には大変嬉しく思っているわけですが、先ほど久保さんからのご指摘にもありましたように、スーパー中樞港湾という看板が掛かったけれども、これからどうしていくのか。まさにワンポートオーソリティー化はどうするかとか、内航海運の課題をどう克服していくのかというのはそんなに簡単な問題ではなくて、本当に結果としてフルオープン化が必要となるような港湾政策を実現していかなければいけない。フルオープン化とか、スーパー中樞港湾そのものが目的にならないように、ここは本当に産・官・学に政治家も加えて、しっかりと真剣に腹を決めて仕事をしていきたいということが第1点でございます。

第2点目が、五百蔵副知事から冒頭兵庫県の企業立地、全国一の勢いで進んでいるというのは大変喜ばしいことだと思っておりますが、その産業集積と港湾とのアクセスをどうするかということは大変大事な課題だと思っております。道路特定財源、恐らく、今年末にある程度の決着がつくと思いますが、「真に必要な道路は造る」という文言があります。が、「真に必要な道路とは何ぞや」というのが残っているわけでありまして、これも私は

国際物流に資する道路、スーパー中樞港湾もしくは国際空港にリンクする道路を最優先にして道路建設を進めるべきだということを冬柴国土交通大臣にもかねてより申し入れておりますし、水越会頭はじめ神戸商工会議所の総意のご意見だと思っております。とにかく、この道路特定財源でしっかりと湾岸道路の8期、9期工事、大変なお金がかかるわけですが、地元と力を合わせてしっかりと取り組んでいきたいということが2つ目でございます。

3つ目に海事クラスターの根幹についてですが、その根幹として先ほど寺島先生からのお話もございました、神戸には伝統的に神戸商船大学とか、海技大学校というまさに集積があるわけですから、集積のメリットを活かしながら、国を挙げて日本国内はもとより、アジアの船員の育成地として神戸をプレイアップしていきたいと考えております。

4つ目に、経済同友会の植村さんからお話ございました瀬戸内海クルーズの件ですが、個人的にラッセル・クーツというアメリカスカップで有名なヨットマンの書いた、瀬戸内と紀州の美しさは世界一だというのをかつて読んだことがございまして、ぜひこの瀬戸内

のクルーズを実現しながら、「ビジットジャパン・キャンペーン」という国土交通省挙げてやっている政策で、滞在型の観光の1つのモデルとしてしっかりと取り組んでいきたいと決意させていただきまして、大変長くなりましたが、私からの発言とさせていただきますと思います。きょうは大変ありがとうございます（拍手）。

盛山議員 赤羽先生ありがとうございます。それでは、関先生お願いします。

関議員 本日はありがとうございます、兵庫3区の関芳弘でございます。選挙区は、神戸市の須磨区と垂水区でございます。私はもともと海関係の本当に港の近くで生まれ育ったことがございまして、海関係のことは大好きで、いまこの海事の方面にすぐく力を入れさせていただいているところでございます。

去年の12月の税制改正のときにも、先ほどからお話のしましたトン税の関係とか、いろいろな優遇税制のところで一生涯懸命頑張ったところでございます。25年前には、神戸港はたしかTEUで言えば世界第4位だったと思いますが、いまは第39位ぐらいです。このような中、シンガポールや釜山港のようなコストは3分の1、また取り扱いも翌日には持ち



出して出航できるような性能アップを目指している中で、先ほど皆様からお話を聞かせていただいたような感じで、人材の問題が非常に大きい、いわゆる団塊の世代が集団で去っていく中、まずスキルアップをしないといけない中でのスキルの継続さえもなかなか難しいような状況だということを伺って、本当に課題の多さを実感し、一生懸命頑張っていくと思います。

このような中、今週も総理官邸で根本補佐官に話を聞いたり、また国土交通省に1年生議員で寄せていただいて30人ぐらい宿利総合政策局長もご出席のもと国土交通省の責任者に集まっていたいただき、「アジアゲートウェイ構想」の話をさせていただきました。総理自身が、港湾とか日本をアジアの窓口にしよう、そのときには、港湾関係も非常に重要なポイントなんだというところで、いま旗が上がりつつあります。これにうまく乗って、本当に港湾関係をもっともって発展をさせて、神戸また大阪の発展の基礎にしていって、先ほども話がありましたように関西は海事で栄えていくのだ、この意識を持っ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）。

盛山議員 関先生、ありがとうございます。それでは、近藤先生お願いいたします。

近藤議員 皆様、こんにちは。本日は、海事振興連盟のタウンミーティングに私も参加させていただいて本当にありがとうございます。

先ほどからお話を伺っておりますと、神戸はやはり海事のクラスター、集積があるのだ

なとつくづく実感いたしております。海洋国家・日本、もっと誇りを持ってもいいと思っております。いま世界が、そしてアジアの国々がこのアジアの経済発展によって、日本が海洋国家であるということを再認識しているのだと思います。私は1年生議員ですけれども、議員になる前はジャーナリストをしておりまして、1980年代後半からはよくアジアの国々へ取材に出かけてまいりました。



関西は中小企業が多く、生産拠点を少しでも賃金の安いアジアに移そうということで皆が移っていく様子を取材するためにアジアの国々に出かけて行きました。そこで見たのは、日本から部品を取り寄せて組み立て生産していくという工場、その工場がたくさん移転されていました。いまは、このアジアとの共存共栄を図ろうという水平分業が非常に進んでおります。随分時代が変わったと思います。もちろん、このアジアの国々が技術力をアッブさせたことが大きな理由ではあると思いますが、私はもう1つ、これは日本が海洋国家であるからこそ、この水平分業が成り立っているのだと考えております。

例えば、電子部品だけを見ても、2004年にはアジアと日本の国を行ったり来たりして製品化される貿易額は7兆円だそうです。これは20年前と比べると、8倍にも上がっている。嬉しい数字ですが、こういうことを考えても、この水平分業を成り立たせている海洋国家・日本、もっと注目してもいいし、これをお支えいただいているのは、きょうこちらの会場にお集まりいただいている皆様方だと思っております。皆様方のご活躍、もう少し国民にわかりやすく、そして皆様方がこれ

からもっとお仕事がしやすいように、私も議員として微力ながら努力してまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます（拍手）。

盛山議員 近藤先生、ありがとうございます。それでは時間も大分近づいております。竹本先生のほうからおとりまよめの方角も含めて、ご発言をお願いしたいと思います。

竹本議員 皆さん、こんにちは、ご紹介いただきました衆議院議員の竹本直一と申します。私はもともと国交省の出身で、旧建設省の出身でございます。そういう面も含めまして、きょう2時間ほど聞かせていただきました。皆さん方の意見、大変参考になりました。そこで幾つか個人的な見解も含めて申し上げますと思います。

まず海事クラスターを充実するということは、要は海事に関することは「早く、安く、安全に」という基本精神で、何でもそこで用が足りる都市にする必要がある、こういうことだろうと思っております。海事の総合デパートといったらもつとわかりやすいかもしれませんが、そういうことが非常に効率よくできるという地域をこの神戸の地において、あるいは阪神間においてやりたいという思い



だと思っております。

そういう意味で意見が出ておりましたが、例えば、臨海線の西進の高速道路を早く造れ、真に必要な道路として早く造れというのは当然だと思っておりますが、空港にしろ、港にしろ、貨物が届けられても、そこから需要地にどれだけ早く届けられるかということが一番ポイントであります。悪い例を挙げると、例えば関空に貨物が届いても、そこから必要

な土地、例えば滋賀県へ持って行こうと思っても都心の大渋滞に遭ってなかなか届かない。そのために、関空へ持っていくよりは中部空港へ持って行くというのが非常に多くなり、そのために滋賀県の工場などは物流、貨物の流通が全部セントレア空港へ行ってしまうている。いま滋賀県の1人当たり県民所得は日本で3番目になって、大阪を抜いております。そのように、物流が活発になれば県民所得が増えるといえますか、繁栄するわけがあります。ですから、そういう意味でこの神戸で海事に関する物流がより円滑になされる必要があると思います。

そういう意味で、きょうの会議で船主協会の代表の方や、旅客船、港湾、あるいは造船、いろいろな分野のお話を聞きましたが、総合的に皆が心一つにして、何とかここを世界的物流の拠点にしたい、この気持ちがあれば必ずそれが実現できるのではないかと。お役所においても、阪神間のスーパースター中核港湾、名前だけというと怒られるかもしれませんが、五百数十億の予算をつけてくれました。それを、より実効あるものにしていただく必要があるのではないかと思っております。

そして、いろいろな議論の中で一番流れて

いるのは、いま外航船に従事している日本の船員が2600人という話がありました。船員をどのようにして養成するかということが一番大事なのではないかと思えます。私は昔アメリカの学校にいて、サンフランシスコにいたときに帆船の「日本丸」がやって来ました。それを、当時の神戸商船大学から来ておられた先生と2人で見に行きました。

「これが日本だ!」という感じがすごくするわけです。あの感激を、世界の各地で日の丸の旗とともに味わえるような国にしないといけないのではないかと思っております。そういう意味で、先般いろいろ議論が出ておりましたが、トン税の標準税制の問題でも非常に頑張ったのは、私の地元は大阪の富田林というPL学園のあるところですが、全然海と関係ありませんが、こういう税制もきつちりと充実して、ぜひ海洋国家・日本を世界に訴えさせる必要があるというような思いをいたしたわけであります。

いま世界における日本のプレゼンスが非常に低くなっております。私は金融関係の問題もやっておりますが、昔はニューヨークにも60の銀行の支店がありましたが、いまは8つしかないというような話です。ですから、日

本のプレゼンスを一番示すのは船です。日本の旗を掲げた船、それが世界の各地で見られるような状態にしてこそ初めて日本の本当の価値が皆から評価され、そして、日本がより繁栄するものになるのではないかと思っております。そのもとを、この神戸から発信していただければ一番素晴らしいのではないかと思います。思った次第でございます。

まとめのほうを用意していただいているようでございますが、ぜひそういう気持ちを皆さん方と共有しながら私の気持ちの表明とさせていただきますと思います。どうもありがとうございます(拍手)。

盛山議員 竹本先生、ありがとうございます。それでは「海事振興連盟神戸決議(案)」をお手元の資料に入れてございますので、事務方の植村さんのほうからご紹介ください。
事務局 神戸決議(案)でございます。

海事各産業及び海事教育機関が集結するここ神戸においてタウンミーティングを開催し、地域海事関連産業振興のために「海事各産業の競争力確保策」、「神戸・大阪港の振興」、「海事クラスターを中核とした地域の振興」、及び地域振興策の1つである「瀬戸内海クルーズ」について議論した。



当連盟としては、「海事各産業の競争力確保策」について海事各産業の活性化を図るために、

- ・外航海運についてはトン数標準税制の実現等を通じた国際競争力の確保
- ・内航海運については、船員不足に対応した人材の確保・育成の推進、内航船の代替建造促進、内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施等
- ・造船関係については、人材の確保、育成
- ・港運においては、神戸・大阪港の地位向上に向けた諸対策の実施
- ・倉庫業においては、倉庫税制による経営

基盤の強化

といった諸策の推進が極めて重要な課題であることを認識し、全力を挙げてその実現に向けた支援に取り組んでいく。

「神戸・大阪港の振興」については、国際競争力のある港湾づくりを急ぐ必要がある。特に、神戸港のコンテナ取扱量は1977年の世界第2位から、2005年には第39位、大阪港では1978年の第27位から2005年には世界第51位と両港とも国際的に見て相対的地位低下が顕著となってきた。こうした中、我が国の港湾の復権、すなわち神戸・大阪港の国際競争

力の強化を図ることが必要である。特にスーパー中樞港湾プロジェクトを強力に推進するとともに、ユーザーの利便性を踏まえ、神戸・大阪港についての一開港化を初めとする港湾の広域連携を推進することは喫緊の課題であり、同時に道路網等のインフラ整備を図る必要がある。当連盟としても、関係者と協力してその諸策の推進に努める。

「海事クラスターを中核とした地域の振興」については、神戸に基盤を有する海事産業、荷主、団体、教育機関等及び行政が連携協力して地域海事クラスターの再構築により競争力の強化を図り、「国際海事都市・神戸」の再生に取り組む。特に神戸が目指す知識集約型海事クラスターにおいては、海事産業にイノベーションの方向を示すとともに海事産業が必要とする人材の教育・訓練を受け持つ大学、高等専門教育機関が重要な役割を担うこととなる。したがって、神戸海事クラスターの再構築に関する活動においては地域の大学、専門教育機関による海事産業のニーズに応じた海事関係高等専門教育の実施と人材供給の推進を最重要課題として取り組むこととする。また、海事産業の人材不足の解消や、海事産業の競争力強化の重要性に鑑み、これらの取

り組みについて関係者挙げて海事都市の振興策とも連携しながら、国の強力なバックアップも受けつつ取り組んでいくことが重要である。当連盟としても、このような取り組みの推進に関する活動を強化していく。国際海事都市・神戸の再生のために創立の準備を進める神戸海事クラスターは、地域の海事関連産業の振興あるいは海事思想の普及や海への関心の醸成に止まらず、世界の海事センターとしての日本の地位を確立する重要なステップと認識し、当連盟としても諸委員会を設け検討を行い、必要な施策の推進に努める。

さらに、近年の国民の海離れの現状に鑑みれば、海事活動とこれを支える海事産業の重要性が国民に浸透するためには、年代を問わず広く国民が海に親しむ機会を増加させることが重要であり、それを促進する具体的な活動を強化する必要がある。その点では、自然と歴史文化に恵まれた瀬戸内海を活用したクルーズの振興など、神戸港と連携した観光と客船事業を振興することにより、国民に船旅による海の楽しさを提供するとともに、世界に対し瀬戸内海及び神戸・大阪の知名度をアピールし、新規観光需要の開拓による地域経済の振興を図ること等も有力な方策である。

当連盟としては、このような活動に対し必要な協力を惜しまない。以上決議する。

盛山議員 ありがとうございます。この決議案について、いかがでございますでしょうか。

ご賛同いただけますでしょうか。

(賛成者・拍手多数)

盛山議員 ありがとうございます。それでは、きょうの海事振興連盟の成果として、この「神戸決議」をこれから進めていけるように、関係行政機関とも連携して努力していきたいと思います。

閉 会

盛山議員 それでは、本会合の終わりに際しまして中馬先生から一言ご挨拶をお願いしたいと思います。

中馬副会長 ご苦勞までございました。2時間半にわたる忌憚のないご意見や、貴重なご提言等も賜りました。心からお礼を申し上げる次第でございます。おかげをもちまして「神戸タウンミーティング 神戸決議」も取りまとめいただくことができました。心から

お礼を申し上げます。

海事振興連盟では、海事各産業の発展を図っていくことはもちろんでございますが、先ほどからもお声が出ているように、私たち国民がもう一度海というものに関心と理解を持って、そして子供たちまでも含めて海を愛し、また海を利用していくということにもう少し国としても大きな施策が必要ではないかと感じている次第でございます。私も子供のころの白砂青松の浜寺の海水浴場をいまでも覚えておりますし、私の郷里は九州・宮崎でございます。あの青島の波の高いところですが、素晴らしい海岸ですつと泳いでおりました。また、勤めてから私は住友重機、浦賀ドックにおりまして、そこで造船業の大変なご苦勞をみ、しかし同時に船台から滑り降りていく進水式の迫力には本当に感動したものでございます。大島造船所の建設にも参画いたしました。

ともあれ、海に対しての思い入れは強いつもりでございますし、そういう目で世界の港等を見てまいりますと、ロッテルダムやイタリアの先端のところにコンテナヤードを造ったら、それがいま瀬戸内海の大きな中心地になっておりますが、そうした新しい観点でこれから海を見直していく必要があるのではないかと思つて

います。環境ということが非常に大きな課題になってまいります。もう一度モーダルシフトといひましようか、海に対する海運・舟運といったものに対しても我々はもつと力を入れていく必要があるかと思ひます。

そうしたことを含めて、幅広い皆様方のお声を我々国會議員にお寄せいただくと同時に、また、日本の国、そうしてまたそれぞれのご業界を大いに発展していただくことも併せてお願いしてのご挨拶とする次第でございます。きょうは、どうもありがとうございます(拍手)。

盛山議員 中馬先生、ありがとうございますました。

司会進行の不手際から、神戸税関長、近畿運輸局長、神戸運輸監理部長、第5管区海上保安本部長、近畿地方整備局の片桐副局長を初めお越しいただいておりますが、ご発言の機会をご提供できずに誠に申し訳ありませんでした。

それでは、時間をオーバーしておりますので、これで本日の会合を終了させていただきます。本日は、誠にありがとうございます(拍手)。



懇親会にて

海事振興連盟『神戸タウンミーティング』主な参加者（順不同、敬称略）

■国会議員

海事振興連盟副会長	衆議院議員	中馬 弘毅
	参議院議員	鴻池 祥肇
	衆議院議員	赤羽 一嘉
	衆議院議員	竹本 直一
	衆議院議員	西村 康稔
	衆議院議員	盛山 正仁
	衆議院議員	関 芳弘
	衆議院議員	近藤三津枝
	参議院議員	末松 信介

■来賓

神戸市長	矢田 立郎
兵庫副知事	五百蔵俊彦
神戸商工会議所 会頭	水越 浩士
神戸経済同友会 代表幹事	植村 武雄
国土交通省 海事局長	富士原康一

国土交通省

海事局

次長	春成 誠
官房参事官（海事）	坂下 広朗
官房参事官（海事）	長谷部正道
船員政策課長	村上 玉樹
港湾局	
官房技術参事官（港湾）	林田 博
港湾経済課長	加藤由紀夫

総合政策局

貨物流通施設課長	河野 春彦
近畿運輸局 局長	島崎 有平
神戸運輸監理部 部長	石丸 周象
第5管区海上保安本部 本部長	内波 謙一
近畿地方整備局 副局長	片桐 正彦
神戸税関 税関長	金森 俊樹
兵庫海運組合 理事長	加藤 栄一
日本内航海運組合総連合会 会長	真木 克朗
神戸旅客船協会 副会長	宮本 嘉明
全日本内航船主海運組合 副会長	佐藤 國臣
日本船主協会 理事長	中本 光夫
外航オーナーズ協会 会長	古川 國丸
内海水先人会 会長	足達 忠夫
兵庫県小型船舶工業会 会長	鹿瀬 博
川崎造船取締役 企画本部長	岡崎 信行
日本造船協力事業者団体連合会 副会長	和田實之助
日本港運協会 副会長	久保 昌三
兵庫県港運協会 会長	木村 豊久
兵庫県倉庫協会 会長	森本 啓久
神戸大学 海事科学部長	久保 雅義
神戸大学 法学研究科 教授	坂元 茂樹
大阪大学大学院工学研究科 船舶海洋工学部門 教授	内藤 林
日本船舶海洋工学会 会長	大西 正幸
海技教育機構 海技大学校 校長	寺島 紘士
海洋政策研究財団 常務理事	

神戸決議

海事各産業および海事教育機関が集結するこ
こ神戸において、タウンミーティングを開催し、
地域海事関連産業振興のために「海事各産業の
競争力確保策」、「神戸・大阪港の振興」、「海事
クラスターを中核とした地域の振興」および地
域振興策のひとつである「瀬戸内海クルーズ」
について議論した。

当連盟としては、「海事各産業の競争力確保策」
については、海事各産業の活性化を図るために、

- 外航海運については、トン数標準税制の実現
等を通じた国際競争力の確保、
- 内航海運については、船員不足に対応した人
材の確保・育成の推進、内航船の代替建造促進、
内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施等、
- 造船関係については、人材の確保・育成、
- 港運においては、神戸・大阪港の地位向上に
向けた諸対策の実施、
- 倉庫業においては、倉庫税制による経営基盤
の強化

といった施策の推進が、極めて重要な課題であ
ることを認識し、全力をあげてその実現に向け
た支援に取り組んでいく。

「神戸・大阪港の振興」については、国際競争
力のある港湾づくりを急ぐ必要がある。特に神
戸港のコンテナ取扱量(※)は1977年の世界第2
位から2005年には第39位、大阪港では1978年
の第27位から2005年には世界第51位と両港と
も国際的にみて相対的地位低下が顕著になって
きている。こうしたなか、わが国の港湾の復権、
すなわち神戸・大阪港の国際競争力の強化を図
ることが必要である。

特に、スーパー中核港湾プロジェクトを強力
に推進するとともにユーザーの利便性を踏まえ、
神戸・大阪港についての一開港化をはじめとす
る港湾の広域連携化を推進することが喫緊の課
題であり、同時に、道路網等のインフラ整備を
図る必要がある。当連盟としても、関係者と協
力してその施策の推進に努める。

「海事クラスターを中核とした地域の振興」に
ついては、神戸に基盤を有する海事産業、荷主、
団体、教育機関等および行政が連携協力して、
地域海事クラスターの再構築により競争力の強

化を図り、「国際海事都市神戸」の再生に取り組む。

特に、神戸が目指す知識集約型海事クラス
ターにおいては、海事産業にイノベーションの方
向を示すとともに、海事産業が必要とする人材
の教育・訓練を受け持つ大学・高等専門教育機
関が重要な役割を担うこととなる。

したがって、神戸海事クラスターの再構築に
関する活動においては、地域の大学・専門教育
機関による海事産業のニーズに応じた海事関係
高等・専門教育の実施と人材供給の推進を最重
要課題として取り組むこととする。

また、海事産業の人材不足の解消や海事産業
の競争力強化の重要性にかんがみ、これらの取
組みについて、関係者あけて、海事都市の振興
策とも連携しながら、国の強力なバックアップ
も受けつつ取り組んでいくことが重要である。

当連盟としても、このような取り組みの推進
に関する活動を強化していく。

国際海事都市神戸の再生のために創立の準備
を進める神戸海事クラスターは、地域の海事関
連産業の振興あるいは海事思想の普及や海への
関心の醸成に止まらず、世界の海事センターと
しての日本の地位を確立する重要なステップと
認識し、当連盟としても小委員会を設け検討を
行い、必要な施策の推進につとめる。

さらに近年の国民の海離れの現状に鑑みれば、
海事活動とこれを支える海事産業の重要性が国
民に浸透するためには、世代を問わず広く国民
が海に親しむ機会を増加させることが重要であり、
それを促進する具体的な活動を強化する必要が
ある。

その点では、自然と歴史文化に恵まれた瀬戸
内海を活用したクルーズの振興など神戸港と連
携した観光と客船事業を振興することにより、
国民に船旅による海の楽しさを提供するとともに、
世界に対し、瀬戸内海および神戸・大阪の知名
度をアピールし、新規観光需要の開拓による地
域経済の振興をはかること等も有力な方策である。
当連盟としては、このような活動に対し必要な
協力を惜しまない。

以上、決議する。

※神戸港・大阪港のコンテナ取扱量は、英国の海事専門誌コンテナリゼーションインターナショナルによる。