



海事振興連盟

## 長崎タウンミーティング

日時——平成19年11月10日(土)  
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——長崎全日空ホテル

事務局(植村) 最初に、本日の主催者の方々をご紹介します。

海事振興連盟副会長衆議院議員高木義明先生(拍手)。次に、当連盟副会長事務総長であります衆議院議員衛藤征士郎先生(拍手)。本日ご参加いただいております国会議員の方々をご紹介します。衆議院議員北村誠吾先生(拍手)、衆議院議員谷川弥一先生(拍手)、衆議院議員山田正彦先生(拍手)、衆議院議員富岡勉先生(拍手)、参議院議員犬塚直史先生(拍手)、参議院議員大久保潔重先生(拍手)。

まず、主催者を代表いたしまして、高木義明副会長よりご挨拶申し上げます。

**高木副会長** おはようございます。ただいま紹介いただきました主催者の一人の高木でございます。ご案内の海事振興連盟の会長は、大阪選出の自由民主党の中馬先生でございます。きょうは事務総長の衛藤先生に大分から早朝に長崎に来ていただきまして本当にありがとうございます。私は副会長の一人でございますが、地元ということで先にあいさつさせていただきます。まずはきょうお忙しいなか、海事振興連盟主催の長崎でのタウンミーティングに大変多くの関係者の方々のご出



席をいただきまして、心からお礼を申し上げます。

最近のタウンミーティングでは、実は私も今治タウンミーティングに参加をいたしました。その後、広島、神戸においてそれぞれ開催をしながら海事関係の政策・制度の充実と前進を図ることが目的でございます。

少し海事振興連盟のことについてご説明申し上げますと、この連盟は超党派の国会議員約200名以上が参加され、また造船や海運、港湾、倉庫、海事関係者、業界、あるいは学識経験者で構成する団体でございます。年に1回総会をいたしまして、海事関係に関わる連携を図りながら、それぞれの地域のネットワークを高め、海への関心を高め、日本

の国民生活、産業の振興に努めるという仕事をやってまいりました。特に「海の日」の祝日化をはじめ、いわゆる「T A J I M A 号事件」というのがございました。便宜置籍船とって、日本国籍から他の国に船籍を移すという市場経済の流れがございます。わが国の領海でありながら主権がないという問題がありまして、刑法の改正などもこの海事振興連盟超党派でやってきたところでございます。

あるいは「F A L 条約」、これは簡単に申し上げますと各船舶が世界の港湾に出入りをしますが、そのときの手続きの簡素化、その条約の批准、こういったことを手がけてまいりました。また、先にこの国会中ですが総会を開きまして、海事関係業界の皆さん方から現在抱えている多くの問題について要請を受けました。また、きょうは国土交通省の春成局長も来られていますが、政治と行政、そして経済界に皆さん方が総力を合わせてそれぞれの当面する諸問題を解決している、こういう趣旨でございます。

特に最近私は憂慮しておりますが、いわゆる原油の値上がり、燃料油の高騰のために長崎においても内航海運、あるいは離島航路、経営が大変逼迫いたしております。県民・国

民の足、そして、経済社会の物流を支える大事な業界がこれからもしつかり仕事ができるような、そういう仕組みを作っていかなければならないと思っております。

きょうは藤井副知事も来られていますが、時間の許す限り、皆さん方から忌憚ないご意見をいただきまして、あとは「長崎アピール」も用意しておりますので、ご協力いただきたいと思っております。特にきょうは国会議員の先生方もふるって参加をいただいておりますので、一言でもご意見、あるいは懇談をいただければと思っております。改めて、きょうのこの会合にご出席されました皆さん方に心から感謝を申し上げます、主催者を代表いたしましたして、簡単でございますが挨拶といたします。よろしくお願いいたします。ありがとうございます（拍手）。

**事務局（植村）** 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、長崎県副知事藤井健様。

**藤井長崎県副知事** ご紹介いただきました副知事の藤井でございます。海事振興連盟主催のタウンミーティングをこの長崎で開催していただきましたこと、誠にありがとうございます。また、高木副会長、衛藤副会長初め本

県選出の国会議員の先生の皆様方、また国土交通省はじめ海事関係の皆様方には私どもの海事産業の振興、それから離島航路の維持等、多大なご協力をいただいておりますことを、この席を借りまして改めて御礼申し上げます。

長崎はまさに海事・海洋の発展の中で成り立っている、海洋立県と言ってもいいような県でございます。海域にすると、九州の本土に相当するような大きな海域に有人離島だけでも73の離島がありまして、「海に浮かんでいる県」と言ってもいいところが長崎でございます。

古くは、まさにポルトガル船が平戸に1550年に来航し、大航海時代の中でこの歴史



の表舞台に長崎が躍り出て、幕末には海軍練習所が、県庁が建っているところに置かれたわけです。そこに勝海舟、坂本竜馬、維新を担った方々が航海技術だけではなくて造船技術も学んだ。ただ造船技術を学ぶだけではなくて、実際に船を造らなければいけない、その船を造るためにはまず鉄が要するというところで、日本の最初の近代的な製鉄所である長崎溶鉄所がこの長崎に出来まして、これが後に造船所になり、今日の三菱重工に繋がっている。重工は150周年を迎えています。まさに日本の近代化の原点、そして日本のエンジンになっていったものがこの長崎で、この長崎は海洋のエンジンで発展してきた地でございます。

しかしながら、同時にこの長崎は海洋とともに歩んできましたので海洋に関する様々な問題、これが縮図のように長崎には集まっているということ。きょうも議題になっているようですが、例えば2007年問題と云っておりますが、大量の造船関係の退職者の方が出て来て、その技術の伝承をどうしていくのかという問題があります。これもまさに長崎でいま頭を抱えている大きな問題の一つです。外国航路の問題もあります。そして

何よりも重要な問題が、先ほど副会長からのお話もありましたが、離島航路の問題です。

今日、非常に原油が高騰しており、離島航路の維持が大変経営上厳しい状況になっております。長崎には44の離島航路がありまして、このうちの25が国庫補助対象航路となっているわけですが、言うまでもありませんが、離島航路は離島にとっては生命線、命綱です。離島で毎年千人を超える若者・高校生が卒業します。これがなかなか県内・離島内に就職できなくて、どんどん血が抜けるように島外に流出してしまっている。これを防ぐために、いま県のほうでは海洋振興、企業誘致、そういうことに一生懸命に努力しているわけです。しかし、どんな努力をしても、その命綱となっている航路が維持できなければすべての努力は灰燼に帰してしまふ。

今年は特に原油の高騰が厳しくなってきたるわけです。その中で、昨年は先生方のご尽力によって離島に関する補助金が8億6000万円、補正予算を組んでいただきました。これにより、何とか昨年の苦しい状況を乗り切ってきたわけです。しかしながら、離島に関する国庫補助はわずかな金額ではありますが、昨年よりも抑えられてマイナスとな

っています。その上に、原油の高騰は史上最高値を更新している状況です。その中で、残念ながらもまだ補正予算に関する具体的な動きが役所ベースで俎上にのぼっていないという状況です。これは非常に危機的な状況だと思っております。先生方にぜひともお力をお貸しいただかなければいけないと考えているところでございます。

今日、地方格差、地域再生ということが大きな議論になっておりますが、私も離島の地域再生、離島の格差の問題を抜きに日本の地域再生の問題は語れないと思っております。この長崎には、そういう問題が甘藷のように集積しております。この長崎の問題の解決が、日本の海事あるいは海洋振興、地域再生、そういう問題の解決の入り口、糸口になるものだと思います。

こういう長崎の地で、しかも、この非常に大切な時期にタウンミーティングを開催していただきましたこと、本当に時宜を得たものだと思っております。このミーティングでの議論が実り多いものとなりまして、それが問題の解決に一步でも二歩でも繋がることを、またご臨席の皆様方のご健勝・ご多幸を祈念いたしましたことご挨拶とさせていただきます。

ありがとうございます（拍手）。

**事務局（植村）** 続きまして、長崎県議会議長の代理としてお越しただいております長崎県議会総務委員会委員長黒田成彦様にお願いたします。

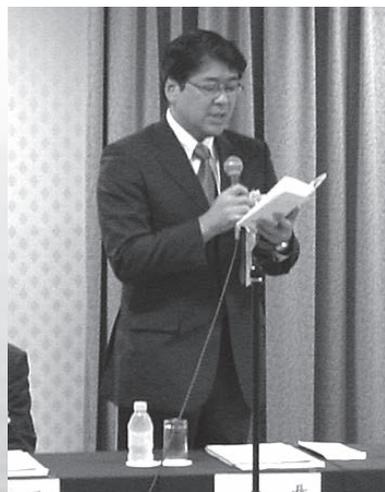
**黒田成彦長崎県議会総務委員長** ただいまご紹介にあずかりました県議会総務委員会委員長を仰せつかつている黒田成彦と申します。

本来ならば、県議会を代表いたしまして三好議長のご挨拶を申し上げるべきところでございますが、あいにく本日沖縄県で開催されている戦没者慰霊祭に向いておりましてお伺いすることができませんでした。

本日ここには県議会から渡辺議員、それから久野議員もお見えてございますが、運輸交通行政は総務委員会が所管していることから、私のほうから議長の祝辞を代読させていただきます。

海事振興連盟主催の長崎タウンミーティングが開催されるに当たり、一言ご挨拶を申し上げます。初めに、このたび長崎県にお越しいただきました皆様方に対しまして心より歓迎申し上げます。

さて、長崎県は古くより海事産業と深い繋がりがあり、造船業は本県の基幹産業として



経済の発展を促し、雇用の場を創出してきました。また、多くの島からなる本県では海運が本土と島、島と島を結ぶ交通手段の中心的役割を果たしております。そして、近年では対応が複雑・多様化していることを受け、各産業に更なる進歩が重ねられており、世界トップクラスの技術力を誇る造船業に関しましては、これまで培ってきた技術を生かした航空機やロケットエンジン製造、またボイラー、発電プラント等への応用に繋がっております。

そのため、このたび海事振興連盟のタウンミーティングが長崎で開催され、「地域海事関連産業の振興のために」をテーマに議論が交わされることは誠に意義深く、その成果を

心より期待している次第であります。どうか発言者の方々のご意見をもとに、十分にご懇談ください。また昨今、環境のことを考えてモーダルシフトが推進されており、海運業の需要がこれからますます高まってくることに存じます。皆様方におかれましては、こうした時代の要請に逐次応えながら、島国・日本にとつて大変重要な海運産業の更なる発展にこれからもご尽力くださいますようお願い申し上げます。終わりに、本会合のご盛会と、

ご出席の皆様のご健勝・ご活躍を心よりお祈り申し上げます。ご挨拶といたします。長崎県議会議長三好徳明。以上でございます（拍手）。

**事務局（植村）** 続きまして、国土交通省海事局長春成誠様、挨拶をお願いいたします。事務局長春成誠様、挨拶をお願いいたします。

私どもが抱えている課題についてご報告申し上げます。一つは、何よりも造船業、この地は先ほど藤井副知事さんからもご案内ありましたように造船業のメッカとも言われるべきところでありますし、副知事さんの言葉からいえば「海洋立県」ということでございますが、幸い、現在造船業は活況を呈しております。これは世界的な海上貿易量が極めて好調だということでもございますが、中国特需といったこともございます。

海事振興連盟の先生方、また会員の皆様方、関係の皆様方、本日は私どもも参加させていたいただきまして誠にありがとうございます。最初に高木副会長のほうからご説明ありましたように、この海事振興連盟というのは超党派で、かつ多くの方々が参加して一緒に同

じ場でいろいろな課題を議論して解決策を見出していくという極めてユニークな会でございます。お陰さまで、先ほどのご紹介の中にもありましたように、多くの課題をそれぞれ議論の中で解答を見つけていただいたと思っております。その意味で、私どもも行政サイドにおきましては大変ありがたいご理解・支援いただく関係機関だと思っております。ここで改めまして、本心に心から御礼申し上げます。それではご挨拶に代えまして、幾つか現在

言われておりまして、爆発的に現在は造船の関係の仕事は増えてございます。しかしながら、その内実はご案内のとおり韓国が大きなライバルで、それに続く脅威はやはり中国が毎年その造船能力をドラスチックに増やしております。先々の供給過剰という懸念もござります。何よりも、わが国の造船業はこれまでのように高い技術力、また、高度な製品の製造能力といったところで競争優位を保ちながら今後も21世紀を駆け抜けていけるような基盤づくりをしなければならぬという課題がございます。また、先ほどのご紹介の中にもありましたように、2007年問題を初めとする後継者問題、いわゆる技術の伝承といった大きな課題を抱えてございます。





次に外航海運の関係ですが、これも中国特需を初め東アジアの好景気にもより絶好調と新聞等にありますが、この内実は実にお寒いもので、いわゆる競争力という面では、これから申し上げます「トン数標準税制」という極めて優位な税制がわが国にはまだ導入されていませんので、実際にはその競争力の差が非常に多く出ております。例えば、具体的な国際競争入

札において敗退するという事例は頻発しておりますし、結果的に、輸送の中核となるべき日本籍船なし日本人船員についてはコスト競争力がありませんから激減してしまい、日本人船員はわずか2600人、日本籍船はわずかに95隻といった危惧的な状況になっております。したがって、まずは何より国際競争力を回復して、その余力を持って日本籍船なり、日本人船員の確保に努めたいというのが私どもの考えでございます。

それから内航の関係ですが、外航ほどではありませんが、残念ながら一部内航のほうはかなり厳しい状況が続いております。胸を痛めております。若干光が差してきたという状況もありますが、一方で、先ほど来お話がありますように燃費の負担は極めて大きくなっております。さらに人手不足といった問題、特に若い方々がこの業界になかなか来ていただけない。現在、求人倍率は1をはるかに超えている状況ですが、なかなか来ていただけないといった問題がございます。

それから特に旅客船、いまご説明ありましたように特に離島関係、「日本の問題の縮図」という言い方が一番適切かと思いますが、こちらも燃費の問題もありますし、少子高齢化

といえますか、人口減による輸送量の減といったことで毎年、その経営状況は極めて厳しいものがございます。もちろん、離島航路補助という制度がありますので、これを何とか少しでも増やすべく毎年予算要求をしております。いわゆる「マイナススリーディング」ということで、基本的な予算はすべて「前年度比マイナス3%」というルールがございますが、その中でも何とか前年度並みを保って今日にきております。これはひとえにきょうお見えになっておられる先生方のご支援の賜物と思っております。当然現在もチャレンジを続けておりますので、どうかサポートをお願いしたいと思っております。といったような多くの問題がございますが、きょうのご議論も多分あるかと思っておりますので、ご理解いただきまして先生方初め関係の皆様のご支援をお願い申し上げます。ありがとうございました（拍手）。

**事務局（植村）** 以上、来賓の方々のご挨拶を頂戴いたしました。国会の先生方には後ほどコメントを頂戴いたします。また、本日は長崎県議会及び長崎市議会の議員の方々にも多数お出でいただき、客席前列に着席いた

いております。さらに、本日は多くの業界代表の方々、官庁の方々もお見えいただいておりますが、名簿をもつてご紹介とさせていただきます。また、本日の来賓としてお招きいたしております長崎市長田上富久様には、別途ご公務のために午後のレセプションからご参加いただくということになっております。それでは、祝電のご紹介を申し上げます。

海事振興連盟長崎タウンミーティングの開催に当たり、ご尽力いただいた関係者やお集まりの皆様から感謝申し上げます。これまで開催いたしました港を中心に発展した都市でのタウンミーティングは、それぞれの立場での積極的なご発言やご提言などとても有意義でありました。海に囲まれたわが国は、物流の面でも資源の面でも、また環境や観光などの面でも海を大いに活用して新たな発展を目指そうではありませんか。歴史的な国際都市・長崎でのタウンミーティングが大きな成果を上げられますよう期待いたします。ご挨拶いたします。海事振興連盟会長 衆議院議員中馬弘毅。

同文でございますが、内航海運業、国内の海事関連産業の振興に今後とも尽力してまいることをお誓い申し上げます。自民党海運・

造船対策特別委員会副委員長参議院議員溝手 顕正。以下、お名前だけをご紹介いたします。衆議院議員古賀一成先生、自由民主党参議院議員国務大臣国家公安委員長長泉信也先生、衆議院議員山本公一先生、自由民主党党頭副幹事長林幹雄先生、自由民主党副幹事長衆議院議員松本純先生、衆議院議員海事振興連盟副会長大島章宏先生、衆議院議員原田憲治先生、衆議院議員大塚高司先生、以上でございます。

それでは、海事振興連盟長崎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自由民主党の離島振興委員会・離島航路問題プロジェクトチーム座長としてご活躍をされております本日のタウンミーティング開催に当たり全力で取り組んでいただきました北村誠吾先生にお願いしたいと存じます。それでは北村先生、よろしくお願いいたします。

**北村議員** おはようございます。ご指名をいただきましたのでお許しいただいて、議事進行をさせていただきます。

海事振興連盟の長崎タウンミーティングにご出席賜り、本当にありがとうございます。きょうのテーマは先ほど来ご挨拶の中でも

度々出ておりますけれども、確認の意味で申し上げさせていただきますと、長崎県における主要産業でもある造船業界の技能・技術の伝承や、団塊の世代の退職に伴う2007年問題への対応策、そして離島の生活で欠くことのできないインフラとしての離島航路問題など、地域の振興策などを中心として議論を進めていただくことにいたします。

本日議論する内容につきましては皆様に忌憚のないご意見を賜り、海事振興連盟として今後の活動のために一定の方向性を出したいと考えているものでございます。本日は、このテーマについて予めご発言を希望されておられる方々に順次ご発言をいただき、その後会場の皆様方からのご意見を頂戴いたし



たいと存じております。それではまず、事務局のほうから順次各代表の方のご紹介を願います。

**事務局（植村）** ご紹介申し上げます順に、

それぞれ5分程度ご発言いただきたいということでお願いたします。お断り申し上げておきますが、本日よりご予定いただいております対馬市長の松村良幸様にはご都合により急遽欠席ということになりましたのでご了承いただきたいと存じます。最初に、造船業界の技能・技術の伝承についてということ、テーマとしては「団塊世代の退職に伴う技能・技術の伝承について」、三菱重工株式会社執行役員長崎造船所長の和仁正文様よりお願いいたします。

**和仁三菱重工株式会社長崎造船所長** おはようございます。ただいまご紹介いただきました三菱重工長崎造船所長の和仁でございます。本日ご列席の先生方には日ごろから格別のご理解・ご支援をいただきまして、誠にありがとうございます。これから資料を参照させていただきますので、申し訳ございませんが着席させていただきます。

早速でございますが、お手元に配布されている資料、「団塊の世代の退職に伴う技術・



技能の伝承について」のご説明申し上げます。

まず長崎造船所の沿革ですが、先ほどご紹介ありましたように1857年にわが国最初の艦船修理工場長崎溶鉄所の建設に着手した10月10日を私どもの創業日に制定しております。したがって、今年が造船を生業にして150周年という節目の年で、これも本日ご列席の皆様方や、地元の方々のご支援・ご理解、心から感謝申し上げます。

2番目に「社員数の推移」ということで示しておりますが、1857年（安政4年）に約200人規模で造船業を開始して以来、その後、景気の波や社会情勢の変化により社員数は大きく増減しております。最大は昭和

19年、終戦時の3万9000人でしたが、その後、社員数は減少しまして、昭和48年の香焼新工場竣工というところで一時的に1万5000人に増えたという時期もありましたが、オイルショックや円高不況を通じて社員は減少し続けたという状況でございます。

3番目に年齢構成ですが、ここが我々の大きな課題の一つと認識しております。50歳以上の社員が半数以上ということで、今後10年間で退職を迎える社員が約半数。したがって、団塊世代の大量退職は我々の事業継続の大きな課題と認識しております。とりわけ、製造現場で働く社員の平均年齢は46・3歳ということで高齢化も大きな課題と認識しております。したがって、その団塊の世代の大量退職の対策ということでまず1番目は人材の確保を考えております。これは新入社員、新卒者や中途採用する人の数を増やします。それからまた、再雇用する人の積極的な採用でこれ以上人を減らさない、人員の維持をしていくということで進めております。この再雇用制度ですが、退職者本人が希望すれば最長5年まで雇用の延長が可能ということで、その間にベテランから技術・技能を中堅若手へ伝えてもらうというところを考えてお

ります。

2番目に、技術・技能の伝承でございます。製造現場では自動溶接ロボットの導入など自動化を進めてはおりますが、自動化ができないところ、ないしは最後の仕上げなどまだ人の技術が必要というところがあり、ベテランの力に頼るところもまだまだ多くございます。したがって、この団塊の世代、ベテランの大量退職に伴う技術・技能の伝承は待たなしと認識をしております、技能塾とか、技能競技会の開催、それから三次元のコンピュータの情報の活用・拡大を進めているという状況でございます。

2枚目をご参照ください。一番左上ですが、これが技能塾の例で、この技能塾はベテランが指導員になり、若手社員を塾生としてマン・ツー・マンで指導を行うものでございます。これは平成16年の10月から始めて、最近では年間約600名の塾生を教育している状況です。

また、業務、職種によってはマン・ツー・マンだけではなく複数の塾生を集めた講義形式も併用してやっております。この技能塾は社員のみに限らず、パートナー会社の社員の方にも必要に応じて参加していただいている

ということですが、技能塾の効果ですが、きょう明日直ちに効果が表れるというものではなく、ずいぶんありませんが、こういう技能塾を通じてベテランと若手のコミュニケーションが活性化をして、若手の仕事に対する目的意識、熱意が高まって早期の戦力化に寄与していると認識をしております。また、技能習得の意欲向上のために競技会なども開催をしております、これは同じ部内と長崎造船所内、な



いは三菱重工の社内で開催をしているという状況です。また、皆に競わせる、競い合うというところもありまして月間のMVP、成績優秀者を顔写真とともに掲載したり、優秀者を表彰してモチベーションアップに努めているという状況でございます。

それからベテランの減少というのは避けて通れないということで、もう一つの対策としては三次元情報の現場による活用の拡大を進めているところです。これは三次元のグラフィックを現場で活用して事前検討会を行い、自分たちのやる作業内容の理解度を上げたり、作業の合理化を図るというものです。また、製造しやすい設計を心がける、いわゆる上流側にフィードバックして改善をしていくというところに努めております。

以上、駆け足で私どもで実施している技能・技術伝承につきましてご紹介申し上げます。今後もどうか、造船を初めとする長崎の海事産業振興のためにご臨席の皆様方のご支援・ご協力をお願いしたいと思います。とりわけこの後、井筒会長が研修センターのご報告をされますが、民間ではすぐには着手できないようなところを官のほうで背中を押していただくというような、この研修セ

ンターの開設が非常に当を得ていたと、ありがたく思っている次第でございます。以上で私の発言を終わらせていただきます。どうぞもご清聴ありがとうございました（拍手）。

**事務局（植村）** 続きまして、造船業界の技能・技術の伝承につきまして長崎地域造船造機技術研修センター会長の井筒龍介様にお願いたします。

**井筒長崎地域造船造機技術研修センター会長**  
ただいまご紹介にあずかりました研修センター会長の井筒でございます。どうぞよろしくお願いいたします。本日は、造船業界の技能・技術の伝承ということにつきまして報告いたします。

まず初めに、参考資料として「長崎地域造船造機技術研修センターの概要について」というレジュメがありますので、これをご覧になっていただきながら、どういうふうな中身であるかご理解願いたいと思います。

私どもの技術研修センターは、長崎県造船協同組合、協同組合三菱長崎協力会、並びに福岡造船長崎協力会の三団体、海運会社、総数にして77社を構成メンバーとして平成18年12月20日に設立いたしました。設立に当たりましては、九州運輸局を初め日本中小型造船

工業会長崎支部など多くの関係機関から力強いご指導とご支援をいただきました。この場をお借りして、深く感謝を申し上げます。お陰さまで初年度に当たる本年度の研修事業は4月4日から6月1日までの約2ヵ月間、36名の新人を対象に安全教育、造船技術概論などの講義、及び溶接技能実習など造船マンとして必要な基礎教育を実施いたしました。技術研修センター第1期生を無事卒業させることができました。今度、彼らが現場の第一線で先輩技術者と共に多くの経験を積み重ねていくことにより熟練技能者に成長し、長年にわたり培われてきた長崎の造船技術・技能を継承、発展させてくれるものと大いに期待しているところでございます。

さて、現在技術研修センター設立から約1年を迎えるところでございますが、私どもの中小造船所及びその関連業界は零細な企業が多く、経営を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続いております。今後の技術研修センターの円滑な運営と企業からの積極的な研修参加を図る上で、次の3点について国にご支援をお願いしたいと存じます。

1 点目は、技能・技術センターの教育用機材の維持保有についての問題です。教育用機



材につきましては、現在日本中小型造船工業会から溶接機など42品、約1000万円相当の無償貸を受けておりますが、今後、修理や買い替えが必要となるのが予想されております。修理や買い替えなどの経費に対する支援制度の創設をお願いいたします。

2 点目は、技術研修センターの運営経費の問題です。現在運営経費のうち、教材費、一部事務費などの限られた経費については国の認定訓練助成補助金の補助対象経費として助成をいただいておりますが、補助対象から除外された人件費や事務費などの経費については国の支援制度がございません。結果として民間運営経費約900万円のうち、その半分近くを長崎市と私ども関係団体で負担してい

るのが現状でございます。現行補助制度の補助対象範囲の拡充、または造船業界独自の技術研修センター運営経費への支援制度創設をお願いいたします。

3点目は、技能研修履行のため社員を派遣する企業への支援の話でございます。現在技術研修へ派遣する企業に対しては、中小企業雇用創出等能力開発助成金により研修期間等に応じた社員給与のご支援をいただいているところでございます。しかし、その申請事務の内容はかなり複雑で手間を要するところから、需給資格があるにもかかわらず、未申請に回る企業が相当数あると聞き及んでおります。零細小規模で事務体制が脆弱かつ不慣れた企業にもこの制度が十分に活用できますよう、申請内容並びに事務指導体制等についてご検討をお願いいたします。以上、お願いの話ばかりになりましたが、本日このように私どもの直接の声をお聞きいただく機会を賜りましたことは誠にありがたく、感謝を申し上げます。どうもご清聴ありがとうございました（拍手）。

**事務局（植村）** 続きまして、本来ですと「離島の現状と課題」につきまして対馬市長

のコメントをいただくところでございますが、ご欠席でございますので、お手元にお配りしています「うみ」の6ページ以降にインタビュー記事が載っておりますのでご参照いただきたいと思います。続きまして、「旅客船業界の現状と課題」につきまして九州旅客船協会連合会会長村木文郎さまよりお願いいたします。

**村木九州旅客船協会連合会会長** ただいまご紹介を受けました村木でございます。きょうご列席の国会議員の先生方には日ごろご支援をいただきまして、厚くお礼を申し上げますと存じます。きょうこうして発言の機会をいただいで大変ありがとうございます。ですが、先ほど県の藤井副知事さんから全部お話



をいただきました。私がお話申し上げることはもうございません。そして、また国土交通省の春成海事局長さんからは大変前向きのお話をいただきました。感謝申し上げます。

私どもは本当に副知事さんのお話のとおりで、離島の方にとっては命綱であります。私どもは国道であり橋であると思つて毎日黙々と船を通わせております。しかし、厳しい状況でございます。私はもう、大方の離島航路は出口のないトンネルと思つております。それを必死に黙々とやっております。一昨年よりも昨年、昨年よりも今年、だんだんと厳しさが増えております。もう補助金に頼るしかございせんが、ますますその感を深くしております。そういうことをひとつご賢察いただきまして、よろしくお願いを申し上げます。簡単ではありますが、これで終わらせていただきます。ありがとうございます（拍手）。

**事務局（植村）** 続きまして、「離島航路の振興について」というテーマで、国土審議会離島振興対策分科会委員でいらつしゃいます堀堀島振興対策分科会委員 堀でございます。実はつい最近10日前まで全国離島振興協

会委員でいらつしゃいます堀堀島振興対策分科会委員 堀でございます。実はつい最近10日前まで全国離島振興協

議会・日本離島センターの専務理事をやって  
おりましたので、きよの時点でお前が一番  
よくわかっているだろうということで来させ  
ていただきました。たしか11月1日に、ここ  
においでの方先方はもちろん全員ですし、他  
の地域の先生方にも持ってまいりましたし、  
国土交通省のほうにも持ってまいりましたの  
で、「ああ、あれか」という資料が「緊急要  
望」という形で入っております。要望の中身  
は「それはそうだろうな」というような中身  
でございますので、それを一々申し上げるの  
ではなく、何でこんなことをいまさら要望し  
なければいけないのだという、いまさらとい  
うか、逆に「一大事じゃないか、これは」と  
お叱りを受けますが、そのバックグラウンド  
のほうをお話しさせていただきたいと思いま  
す。

目先の燃料油が上がっているという話だけ  
に捉われると中途半端になってしまうという  
こともありますので、第一が離島航路という  
のはまさに命綱でございます。いまだき他の  
地域に出かけることなしに成り立つ地域はあ  
りません。たまたま飛行機が飛んでいる島もあ  
りますが、ほとんどの島では唯一の手段で  
す。道路の繋がっているとところだったらバス  
があつたり、鉄道があつたり、いよいよとな  
ればマイカーもある。一番極端な場合には、  
頑張ればある程度までなら歩いても行ける。  
海なら泳いで行けるだろうと言われても、そ  
う簡単な話ではないのです。まさに命綱で、  
他の手段はございません。そして、これが産  
業活動にしても、観光にしても、何をやるに  
しても基盤になるのです。これがしつかりし  
ていなかっただら観光客も来られないし、何か  
物を作るといっても、作っても売りようがな  
いし、材料も入ってこないわけです。これが  
第一点です。離島航路は、島にとって命綱で  
大事なものです。

第二点は、大問題が山ほどあります。この  
2年間に限定すれば、燃油がすごく上がつ  
た。したがって、コスト高になっている。こ  
れは非常に大きい問題ですが、では2年前、  
3年前まで問題なかったのかというと、そんな  
ことは全然ありません。いまの状態という  
のは、赤字航路であっても、この状態では十  
分な補填が受けられない。赤字が累積する  
か、どこかに泣きついて何とかしてください  
よというか、それしかない。なかなかそも  
いかないという状態なので、恐らく累積欠損  
が拡大していくだろうという状態です。

では、そういう具合でもどうしても必要だ  
けど、航路運賃というのは高いのです。キロ  
当たりによれば、恐らく鉄道やバスの以前測  
ったときでも3倍でしたが、もつと上がって  
います。JRは燃油高騰で値上げしたなんて  
ことはないわけです。それ以上に開いて  
いる。あるいは、自分で車を運転していけ  
ばガソリン代はかかりますが、極端に言えば  
只に近いわけです。それに比べて、非常に高  
い。1年前、我々も総会を上五島でやりまし  
た。長崎から上五島まで船に乗ると、たしか  
6000幾らかかります。農林副大臣がお出  
でになりました、島の人は当然乗るときは往  
復するだろうと、まあ当たり前ですが。要す  
るに何かちょっと用があつたら一万円札が飛



んでいくのか、これでいいのだろうかとおっしゃいました。そういう状態です。そういう状態だけでも、使うしかないのです。これは生活を圧迫していますし、物価高にもなりやすいし、産業活動にとってもコストになります。物を作っても、運んで売るときにすごいコストが上乗せされる。あるいは、資材を中へ持つて来るときにコストが余分にかかる。恐らく、村木会長のところもできることなら値段だって3分の1、4分の1にしてやりたいよ、便数も、いまのままでは不便でしょうがないだろうから倍にしてやりたいよ、バリアフリーも進めたい、物流近代化のためいろんなことをやりたいよとお思いだろうけれども、とてもできないというのが実態だろうと思います。そういう流れも、なかなか抑えられている状態です。その上に燃油高騰によるコストアップであり、運賃アップが起きている。こういう状態です。島に人が少なくなっているからお客さんが減って云々という理屈と、こんなに高く不便では島に人が住んでいられませんよというマイナスのスパイラルが動いているわけです。どっちが悪いとかいう話ではなくて、現状では両方とも事実です。それで、両方が起こる。このまま

いけば、島というのはほとんど人が住みにくいところになる。場合によると住めなくなる。こういう状態ですから、現在のいろんな制度は対象は補助航路だけということですが、他のところは問題ないかというところなことはありません。そこも一大事になっています。いろいろな手段を使っていたらいいんですが、国土交通省海事局には本当に感謝いたしていますが、いまの手段に少々上乗せしたぐらいでははつきり限界にきています。財源その他も、何かに限定していると言っていられない状態になっています。その気持ちで、この要望書に入っています。

目先の燃油高騰対策ももちろん必要ですし、ぜひお願いしたいと思っています。でも、それが終わったから「ああ、よかった」というわけにはならない。そのくらい根本から考えなければ、大変な問題である、そういう気持ちの中でこの緊急要望をさせていただいております。先生方それから国土交通省の皆さんのところに既に行っておりますが、ぜひよろしく願いたいと思います（拍手）。

**事務局（植村）** 続きまして、「内航海運業の現状と課題」というテーマで、全国海運組合連合会長崎地区海運組合理事長の日向啓様より

お願いいたします。  
**日向長崎地区海運組合理事長** 日向でございます。国会の先生方、海事局長を初め関係者のご出席のもと、こういう機会をいただきましてありがとうございます。この機会を通していい方向へ向きますよう、ご指導のほどよろしくお願いいたします。

「内航海運業の現状と課題」ということで、まず現状についてパブル後遺症をやつと抜け出したという状況です。この10年間大不況で生きるのがやっとで船舶が老朽化した、というのが実情でございます。備船料を修復して代替建造へと進みたいという気持ちでいっぱいでございます。

次に、これは一番大きな問題です。課題は



山積しておりますが、何といつても船員問題、平成17年4月の船員法改正から表面化しました。この改正は疑問だと思っております。昭和49年には8万人いましたが、現在は3万人になっております。その上、高齢化し、小型船では多分55歳ぐらいの平均になっているのではないかと思います。昭和24年、25年生まれが内航から卒業すると、急激に不足を来します。いままでは外航から内航へ、漁船から内航へという流れがありました。これももうありません。ちなみに県内の全船員数は昭和57年には8029名いました。現在は2049名となっております。地区の業者数も57年には152業者がありました。現在は38業者とそれぞれ4分の1ぐらいに減っております。今後は海上技術学校、水産高校生の受け入れ、それから一般からの受け入れをどれだけできるか、これにかかっていると思います。地区組合として船員の多い五島、島原地区を訪問し、内航海運をPRしたこともかつてはございました。地元の口之津海上技術学校から最近の数字をいただいていたので、ちょっと発表してみたいと思います。全生徒数101名です。就職状況は最近5年のものですが、14年には29名卒業し、

海上17名、陸上8名、進学4名。15年が29名卒業し、海上20名、陸上6名、進学3名。16年が28名卒業し、海上22名、陸上6名、進学0。17年が32名卒業、海上25名、陸上3名、進学4名。18年が27名卒業、海上21名、陸上2名、進学4名という状況になっております。市況が上向いてきたので、多少内航のほうに向いてきたのかなと思います。先生の話では以前から生徒は内航に向いているけれども、内航業界が非常に悪かったので受け入れられなかったというお話をされております。ちなみに、入試倍率も2倍から3倍ぐらいありますので、学校教育の拡充をお願いしておきたいと思えます。

少し角度は変わりますが、お母さん方の協力がぜひ必要になります。皆さん方の家庭でも、お母さんは絶大の力を持っている。子供の進学についても、進路決定についても、本人よりもお母さんのほうの意見が強いのではないかという気がいたします。だから、お母さんの目を海、船に向けたらいい。何か方法があればと考えたのが、第二の石原裕次郎が出てくれば船にちょっと向くのではないかという気がしないでもありません。

もう一つ、一番大事なことですが、せっか

く船員になっても「3K」では船に居つきません。その元凶は、荷役作業の手伝いです。これを止めると、過労もなくなります。当然、居眠りも減ってきます。そうすると、事故も減るといいますので、これをぜひお願いしたい。

2番目は業界全体のことですが、暫定措置のことです。建造が増えて未払い交付金も65億円というところで大分減ってきました。何とか、24年までには目処がつくようになったのではないかと思います。まだ運輸支援機構分の借入金530億円をどうするのかという問題もありますし、25年以降どういう構図にするのかという問題もあります。先ほどから問題になっている原油の問題も、運賃転嫁というところで大変苦労しております。

要望として、船員教育機関の拡充、カボタージュの堅持、荷役作業の手伝いを止めさせるようにお願いしたい。それから、代替建造ができるよう側面支援をお願いし、報告いたします（拍手）。ありがとうございました。

**事務局（植村）** 続きまして、「外航海運業の現状と課題」につきまして、日本船主協会理事長の中本光夫様よりお願いいたします。

**中本日本船主協会理事長** ご紹介賜りました

日本船主協会理事長の中本でございます。よろしくお願いいたします。本日は、まずこのような機会を設けていただきましたことを心から御礼申し上げます。私どもが要望したいことはお手元に資料がございますが、世界標準の税制、トン数標準税制導入のお願いということでございます。お手元の資料に沿って簡単に要望の内容を説明させていただきます。

2ページほど繰っていただくと、「トン数標準税制とは」というものがございます。これは実は運航船舶のトン数を基準として、一定の見做し利益をかけて計算するという方式の税でございます。その見做し利益が非常に小さく計算されているのが諸国が行っているトン数標準税制ですので、それで日本と大きな差がついているということでございます。円グラフがありますが、オランダが1996年に導入しまして、その後ヨーロッパの各国が自分のところの海運会社を守りたいということとでどんどん導入し、韓国、米国、インドなども導入し、結局、導入国は全体の58・6%ということ、約6割の国が導入し、さらにシンガポールとか香港といった非課税国を入れると、世界の7割の船はこの税制の適用になっている。言ってみれば、この

税制が世界の標準になっているということ、す。ちなみに、この税制を導入していない国は日本、中国、台湾といったところで、正直申しまして中国・台湾の税制についてはよくわかりません。また台湾については、既に英国等に本社機能を移しているとも聞いております。そして、これに関係してはデンマークとか英国とか、あるいはシンガポールから、「日本でトン数標準税制を導入するような苦勞はしないで早く自分のところへいらつしやい」というようなことを言われており、非常に切ない思いをしているところでございます。

1ページめくっていただきますと、「外航海運業の現状と課題」というデータがありますが、ご案内のとおり日本の外航海運は貿易



立国日本の物資輸送、ほとんど海外に頼るものが多いわけですが、その99・7%を担っているということ、す。また、世界の荷動量は約70億トンありますが、そのうち約10億トンが日本を行き来し、約14%の荷物が動いているということ、これらの輸送を担っているわけです。

ここ長崎は造船の街ですが、日本においてはいい荷主がいて造船と海運が力を合わせて日本経済の発展を支えてきたと考えておりますが、その海運もこのままの競争を続けていくと敗退せざるを得ないことになろうかと思っております。またそのページに商船隊の構成ということで、先ほど春成局長のお話もございましたが、2000隻ほどの商船隊ですが、その中の日本籍船というのは非常に減少している。あるいは、その下に外航船員の推移がありますが、船員数も減ってきているということ、す。競争力を回復し、この辺も増やしていきたいと考えているわけでございます。

さらに1ページめくっていただくと、コンテナ船の運航船腹量の推移ということで、日本船社は頑張っておりますが、諸外国の船社は潤沢なキャッシュフローを使い、その下に

書いてあるようなM&Aを重ね、あるいは設備投資をすることで彼我の差は年々拡大しているという状況にございます。

さらに最後のページですが、本税については、実は昨年度、衛藤先生を初めとする与党の税制大綱において、20年の通常国会において政策目的を達成するための法制が整備されることを前提として、20年度の税制改正において具体的に検討するということになっていきます。

これに関連して、そこに書いてあるように、日本籍船を対象にして考えようではないか、まずはそういうことで導入したらどうかということになっていきますので、おのずと日本籍船がこれを導入すると増えるという形になるのかと思っています。また、国土交通省の海上輸送部会で日本籍船、あるいは日本人船員の計画的な増加を図るための法整備をいまま進めてもらっているということですが、また、海洋基本法においても今年成典になったわけですが、効率的かつ安定的な海上輸送の確保、あるいは海事産業の振興、国際競争力の強化ということが大事であるという形で整理していただいております。

また、本税制につきましては日本海員組

合、あるいは造船工業会、日本経団連、石油連盟、鉄鋼連盟等関係団体からも、ぜひとも導入に向けて頑張ってくれという支持を受けております。以上簡単でございますけれども、ご紹介させていただきました。どうもありがとうございます（拍手）。

**事務局（植村）** 予めご発言をご希望された団体は、以上でございます。それでは北村先生、よろしくお願いたします。

**北村議員** 皆様方、ありがとうございます。きょうは国土交通省海事局初め九州運輸局の幹部の皆さん方にもお出でいただいております。ただいま賜りましたご意見・ご要望につきまして、行政サイドとしてご意見をいただきますたいと存じますので、まず国土交通省海事局、九州運輸局、それぞれご意見をぜひご発言いただければと思います。よろしくお願いたします。それでは、海事局長お願いたします。

**春成海事局長** 幾つかの具体的なご要望等ございましたので、私のほうから最初にお答えさせていただきたいと思っております。最初に造船業のほうから人材確保の話がございましたし、また、内航におきましても人材問題というのが大きにご提示されたというふうに記憶しております。人材一般についてご説明申し

上げたいといえますか、我々がやっていることをご報告したいと思えますけれども、私どももこの人材の確保、あるいは技能の伝承といった重要な課題に造船・海運、その他、海事関係者皆が集まり、どう対処していけば良いかを検討中であります。「海洋基本法」も現在できましたし、その中でも海に関する国民の関心、理解度を高めるようにという義務もそこに書いてあるわけですが、海への関心、海事への関心、海事産業への理解を深めていただき、ぜひ若い人に、先ほどお母さんの話も出ていましたが、お母さんも含めてご理解いただいで、こちらのほうに将来の就職も仕事としてお選びいただけるよう、私どもそういう会議を発足させて具体的に数値目標を設定して人材確保のための運動をやるとういうことで努めていきたいと思っております。もちろん、運輸局を含めて全国的にやりたいと思っております。

従来やっていた海事振興一般、もちろんこれが必要ですが、どうも焦点がボケて何をやっているのかわからないという部分がありました。したがって、言い方が適切かどうかはともかくとして、リクルートに絞ってこの産業にいかに優秀な若いやる気のある人たちが



振り向けることができるか、そちら一点に絞って、かつ数値目標を設定する。例えば、年間5000人の小学生の方を、例えば造船所の進水式にご招待する。あるいは近所の方々、通常おいでになっていると思います、その方々を招待する。船に乗せる、あるいは私どもの持っている航海訓練所の帆船がありますので、帆船が空いているときを狙って一般市民の方にもどうぞご乗船いただいて

経験していただくといったことをどんどんやっていって数値の目標もやっていこう。

もう一つ、実は各団体の方と一緒に議論しているとすごく重複して、お互いに同じようなことを別のところでやっていたりしますが、そういうのをお互いに調整して、時期と場所と内容を調整してやっていくということも、実はこれは集まって初めてわかったことですが、ぜひやろうといったことで推進しています。私も海上技術学校に時々行くわけですが、学校の生徒に「君たち、いつごろこういう学校に来ることを思ったんですか」、あるいは「船員ないし、そういう職業を頭に置いたんですか」と聞くと、大体小学校5〜6年から中学校1年ぐらいのときに初めて、海水浴ではない海の魅力に触れるそうですね、できる限りそのぐらいの年代を狙ってこれから運動を展開したいと思っています。それが第一点。

もう一つ、井筒会長のお話のあった造船の研修センターについてのご要望です。これは、平成16年から私どもの予算を大体毎年5000万円ほど用意させていただきまして、そのセンターの資機材等に関する初期費用について補助を行ってきたわけです。お陰様を

もちまして全国で大体5箇所、ご当地の長崎を初めとして因島、今治、大分、横浜といったところでこの研修センターができました。

有難いことに、非常に評判のよいものとなっております。先ほどご要望のあった、資機材がだんだん古くなって入れ替えの時期を迎えておられるということで、確かにそういうことは大きな問題だろうと思います。したがって、私どももどういったやり方があるのかなというところを関連の方々ともご相談しながら、具体的な策を考えたいと思っています。

それから運営費に関する支援の点ですが、これは既に自治体の県・市のほうからのご支援と、厚生労働省からの助成もあろうかと思えますので、そちらをまずは精力的におやりいただきたいと思っています。

それから給与に関する件ですが、これは当然私どもの理解するところでは雇用能力開発機構というところに申請いただいて、そちらで手続きを踏んでいただくことになるわけですが、非常に手間暇のかかる申請でややこしいようですが、ぜひ私どもの支局が幸にもこちらにありますので、幾らでもご相談をいただいでご支援し、場合によっては一緒に機構に出かけて行ってお願いするようにいたします

すので、どうぞお気軽にご相談いただければと思います。

最後に、我々は予算的に来年度は海洋基本法ができたのは追い風ですので、実は海洋関係のいろいろなプロジェクトに関して人材の育成に関しても予算要求を具体的にしています。具体的な額は他のものも含めて全体では7億円ほど要求しています。

次に、離島のほうで幾つか村木様、堀様の方からご意見があったわけです。私も実はおっしゃっていること逐一すべてに実は共感しておりまして、非常に出口のないトンネル、あるいは命綱になっていて余裕がないという状態について、ある意味では全く同じレベルで理解しているつもりです。その前提に立って予算要求もし、あるいは補正についてもチャレンジをしているということをご報告申し上げます。

一点、付け加えたいことは、私ももちろん離島航路補助ということで努力をしますが、気がついてみると離島問題というのは我が国全体の縮図みたいなところで、昨今よくあるような格差問題とか、過疎問題といったことの流れの中に位置づけていただいで、そちらのほうからのご議論もきちんとしていた

だいて、結果的に私どもの離島航路補助についていささかなりともご支援いただければ大変ありがたいと思います。特に官邸辺りで地域格差というのが議論になっていますが、そういうところで関係業界の皆様方、先生方を含めて大きな声を出していただき、結果的に離島航路補助だけではなくて地域としての活性化みたいなところにも力を使っていただければ、結果的に私どもの離島航路のほうにもいい効果が表れて、具体的には人口が減らずに済む、あるいは輸送人員が増えるということもあるでしょうし、観光客にもたくさん来ていただけるということもあろうかと思えます。

村木さんも大変ご苦労されて、先ほどの運賃の値上げあるいはコストの問題がありましたが、多分、航路を運営されている方は何も値上げしたくて上げているわけではなくて、やむにやまれずというところは十分理解しています。ただ、ある程度ご負担いただかなければ、これまた欠損が膨らむばかりですの

で、ある程度やむを得ないのかなと思います。次にトン数標準税制については、最初に申し上げましたように私どもも当然、昨年から現在において日々走り回って主税局との間で

厳しい折衝をやっています。ご案内だと思いますので詳細は省略いたしますが、いよいよ11月半ばから与党の税調等の議論も深まってきますのでご支援賜ればと思っております。以上で終わります。

**北村議員** ありがとうございます。では、九州運輸局のほうから。

**大黒九州運輸局長** 九州運輸局長の大黒でございます。日ごろから、運輸局の行政について大変ご理解をいただいております。感謝申し上げます。

九州運輸局における海事振興の諸施策の取り組みについて、ご説明したいと思えます。九州は、人口も1割、GNPでも1割というところで、「1割経済」と言われていますが、海の部門、造船、旅客船、内航船等の海事業業は全国の2割から3割を占めておりまして非常に重要な産業分野だと認識しています。こういった観点から、九州運輸局はその分野に非常に関わりの多い局として産業振興に取り組んでできているところでです。

いろいろお話がありますが、まず造船の分野です。お話が出ている造船技術の継承で造船技術研修センターですが、昨年の1月に大分地区に設立して、12月に長崎地区に設立を

しております。造船関係者や地方自治体の皆様とともに、私どもとしてもいろいろご協力しながら設立をしたところです。また、九州はいまカーアイルランドということで150万台体制、全国の10%をつくるということで非常に脚光を浴びているわけでありますが、全国の約3割の建造量を誇る造船業、かつまた世界の10%でありまして、そういう意味では九州運輸局としては造船アイルランドということとをいろいろな場で訴えてきております。技術者の確保という観点からもこういうふうな造船業の重要性を訴えることが必要かなと思っております。

離島航路ですが、離島の生活あるいは経済に欠くことのできないものです。国庫補助の



ベースでは、実は九州地区で過半以上をいただいているところです。私ども九州運輸局は観光という面でも盛んに行政をやっています。長崎県の五島地区における離島地域観光交流促進調査委員会をつくってやっています。杵岐地区でも同様な委員会を作って積極的に離島観光の振興にも努めていきたいと思っております。

内航船員の問題ですが、従来から「船員就業フェア」を開催しておりますし、または海員組合と共同して海上技術学校への訪問、説明を行っておりますが、今月初めから九州内全県の水産高校へも内航への就職促進説明に出向いているところで、併せて海上自衛隊などにも機会をとらえて訪問してやっていきたいと考えています。

九州運輸局では、九州海事産業活性化方策懇談会を設けていて来週13日に会合を開かせていただく予定です。その中で先ほど海事局長からお話がありましたように、海事産業次世代人材育成推進協議会を九州でもつくるということを提案したいと思っております。

このような取り組みを初めとして、海洋基本法の時代の中で、九州の海事産業が抱える問題について業界の皆さんとも積極的に意見

交換をしながらご支援・ご協力をしていきたいと思っております。以上です。

**北村議員** ありがとうございます。その他、海事局、九州運輸局の方、補足的なお話はいかがでしょうか。

特にならうでしたら、会場からご意見のある方はどうぞ遠慮なく、お名前と所属の機関名をおっしゃっていただいて活発な発言をお願いします。はい、どうぞ。

**安田長崎旅客船協会会長** 五島旅客船の安田と申します。長崎旅客船協会の会長を仰せつかっております。先ほど来、離島航路問題について意見は出尽くしたと思いますが、地元のご代表として重ねてお願いをいたしたいと思っております。

先生方にはご高承のとおり、長崎県は全国一の離島県で、県土の40%が離島です。その中で国庫補助航路事業者、これは民間、公営、三セクを含めて21事業者が25航路経営しております。一部の大手を除いては中小・零細事業者がほとんどでありまして経営基盤は非常に脆弱でございます。毎月の運転資金の不足を金融機関から借入し、1年半後に入る国及び地方自治体からの補助金によって返済をしている。毎年、この繰り返しで余裕資金

など全くございません。長崎県におかれては経営安定化のために7000万円を限度として航路の運営資金の貸付を行っておられて、私ども事業者としては非常に有り難く助かっているところであります。

当社の紹介をさせていただきますが、弊社は五島列島の上下五島を結ぶ郷ノ首／福江航路を経営していて、寄港地は新上五島町の郷ノ首港、若松港、土井ノ浦港、五島市の奈留港及び福江港です。現在、390トン型のフェリーと、100トン型の高速船の2隻体制で運航しています。離島の皆様にとって生活の足として、また郵便航送を初め、生活必需品の中継輸送とライフラインとして、必要不可欠な生活航路だと思っています。

先ほどもお話がありましたように、本土の交通を見ていると鉄道があります、電車があります、バスがあります。また、タクシーもあります、自家用車もあります。バイクもありますし、自転車もあります。近いところは歩くこともできるわけですが、島の人々にとっては船しかないわけです。船舶が唯一の交通手段です。倍旧のご理解をお願いいたしたく思います。

一昨年来、燃料油が高騰高止まりして、私

どもは運賃の改定・値上げ、バンカーサーチャージの設定等を行い、質面においては減便をするとか、ダイヤを変更するとか、省エネ運航、減速運航等を初め、あらゆる経費の縮減に取り組んでまいりました。しかしながら、燃料費の大幅な膨らみにこの努力も追いつかないといえますか、結果的に欠損額が膨らんだということです。これに対して、昨年度の平成18年度は国及び県ご当局のご配慮により、補正予算の措置を講じていただきました。お陰様をもちまして、航路の維持ができました。

19年度に関しても、燃料価格は高止まりながらも当初は少しは落ち着くのではないかと思っておりましたところ、原油価格が100ドルを伺うというような水準まで上昇して、船舶の燃料価格もこの7月から急騰しました。このことによっても、私どもの自助努力の限界をはるかに超えていると申しますか、事業者は皆経営の危機に直面しているというのが事実です。

先ほど来、補正とか財源確保とかの話が出ていますが、本年度についても少なくとも昨年並みの補助がいただけないと事業を廃止せざるを得なくなる業者も出てくるのではない

かと地区協会としては危惧しているところで。つきましては、本年度についても燃料価格大幅増に対する欠損額増に対して特段のご配慮、ご措置をお願いいたしたく思います。

また減価償却費の問題ですが、税法改正で100%まで償却ができるようになっていますが、補助航路の場合、残存率は10%の度合いで、これを限りなく0%に近づけるように検討をお願いしたい。というのは、私どもは金融機関に対して力がありませんから、船舶のリブレースに際しては鉄道・運輸機構さんとの共有建造をお願いしているわけです。共有期間が満了した時点で、機構さんの持ち分10%を買い取らなければいけない。この場合、金融機関にお願いするわけですが、例えば、いまの10%だと5億円の船の機構分が5000万円、残存1割を買い上げるにしても、金融機関は簡単に貸してくれないわけです。なぜかという、航路補助金は1年半後に入るけれども、買取資金について返済はいつできるのか、10年以内にはということでは話にならない、また、金融監督庁の理解も得られないということで、これを5%とか3%にしていただと、この5000万円が2000万円とか1000万円になり、金融機関

に対しても借入の折衝が少しはやりやすくなるのではないかと思います。いずれにしても、燃料は高止まりで推移することが予測されるし、現在の国の予算では完全に足りない状況です。恒久的な財源の確保を切にお願いしたいと思います。

最後になりますが、私どもは公共交通機関として経営トップから現場まで一体となって安全の構築に努めるとともに、利用各位の安全・安心の確保を最優先に、安全管理規定を遵守しながら安全航海に努める所存です。で、どうかよろしくお願いいたします（拍手）。

**北村議員** どうもありがとうございます。他にごさいませんか。どうぞ。

**地元事業者** 本日は、国会議員の先生方多数おいでいただき、戦後初めてのこのような催しではないかと誠にありがたいこととございます。選挙のたびに先生方と顔を会わせる、握手するというだけで、本当に血の通ったと申しますか真面目・真つな話はなかなかできません。

縷々皆さんからご説明がありました、なぜこのような世の中になってしまったか。いろいろな問題がありますが、これを一つ一つ

言っていると時間がありません。私は内航業を本業としておりますが、アングロサクソン民族の外圧で、日本経済の発展に向けて、これでもか、これでもかと言って叩いてきた。アングロサクソン民族のリストラクチャリングという政策が打ち出されて、そのときに私が直訳したのは、リスは日本だな、トラはアメリカだな、トラの奥歯で噛み砕いて吐き出される時代がくるなど申し上げたのはその当



時でした。それを追いかけて小泉さん、竹中さんの世の中を潰すようなやり方、これで、地方末端は盛んにいま格差社会と言われておりますが、これが作り出されてしまった。果たして、これでいいのかな、どうにかしなければいけないのではないかと思います。どうすることもできないのが現状でございます。

その途中、平成13年6月から全海運の副会長を仰せつかって、6カ月間東京で会議を重ね、結果このままではだめだと、平成14年1月29日に全国運賃備船料総決起大会を3団体でやりました。

それで、当時、関谷勝嗣先生が海造特の委員長でしたので、四国の皆さんと一緒にやって経団連、石油連盟、鉄鋼連盟、公取さん、運輸局さん、マスコミ、合同会議を開いていただいて、それから約2年間は全くその反応はありませんでした。中馬先生が運輸政務次官のときに、船員法を改正すれば中小企業は潰れてしまう。片や、乗組員の数を増やさなければならぬ。それは世の流れに逆行するという方もいらつしやいましたが、そういう問題ではない。やはり法というものに対して日本国民の意識は法を遵守しなければならぬ

いし、法に逆行するようなことではならぬ。だから、法整備というのは非常に重大であるということに激論していたところでありましたが、先ほどから話がありますように、だんだん船員は減つてしまつて現状です。そこまで追い詰められてしまいました。さて、これから行政のほうもどのようになさるのか。この点について、何とか本日は地方の国民が多少なりとも思いを寄せるような方向の話をいただきたいものでございます。

それともう一つ、いま三菱さんにいらつしやる北村先生、佐世保の総監部の教育司令をなさつた方、この方が何年前かは忘れませんが、3年教育の海上自衛隊の退職者を内航に使えないかということで、それを連合会に報告してもらいました。ところが、結果としては国を預かる人間をどうして民間に使用させるかということだったそうです。要するに、免許の整合性、運輸関係の免許と、自衛隊の免許との整合性を取っていただきたいということで中馬先生にもお願いしました。

少なくとも機関部からなり整合性をつけていただくということにおいて、多少の前進をしてくるのではないかと。そして、甲板部のほうは難しい点もありますが、自衛隊の皆さん

の訓練は最高です。海に対しても机上に対しても、さすが教育を受けているだけに。そのような面で、やはり利点を生かしながら今後とも調整をしていただきたい。これは、国会議員の先生方、行政の皆さん方にも。どうかここまで追い詰められてしまった関係業界の要望です。今後ともどうかよろしくお願いを申し上げます。

それともう一つ、内航業界を潰したらどうなるかと申しますと、戦争中の内航海運と、国家総動員法との関係は皆さんご存知ないと思います。これは、船も命も皆ひっくり返るめて駆り出されて、国のために働いたわけです。これは頭の中に脈々と残っておりますが、これを知る人間は数少なくなっています。そのようなことで自然災害、そして近隣諸国との関係、このような問題で、もし何かが発生したときは、何を頼りとするか。一番手近な部分から検討していただきたいと考えております。ひとつ、古い人間の一説として、お導きいただければありがたいと思います。どうかひとつ、将来に向けてどなたからでも結構です。この思いの一端を晴らしていただくような形でお願いしたいと思います。以上です（拍手）。



**北村議員** ありがとうございます。他にございせんか。

**濱田（全日本海員組合九州関門地方支部）** 私は船員の立場で一言、要請というか、お願いを含めて述べたいと思います。

まず外航関係の方の発言の中で、いわゆる交通政策審議会海事分科会で外航海運の今後の中間の取りまとめが行われた。今後、日本籍船が450隻、1隻に8名、予備員が1・

5ということを入れると、大体5500人の日本人外航船員が必要であると取りまとめられました。

先ほどから造船、内航関係の方からの発言にありますように、いま船員というのが非常に足りなくなっています。造船関係の平均年齢は46歳、内航関係は限りなく60歳に近いという状況にあるわけです。そういう中で、かなり引き抜き合戦が起きています。そういう船員の労働市場の実態です。そういう中で11月6日から8日まで、海員組合の定期全国大会が札幌で開催されました。それが終わって、こっちに飛んで来ましたが、先ほど副知事からも言われました離島航路について、船員の立場で離島航路の維持活性化に向けた改善策を求める決議という決議文が採択されました。今後、関係行政を含めて申し入れに行きたいと思いますので、その節はよろしくお願ひしたいと思います。

そして、離島航路は先ほどから言われているように補助金も決して十分ではないという実態があります。これはなぜかというところ、国と関係する地方自治体の補助の補填率が変わったことに一つは原因があるのではないかと思います。地方からすると、かなり財源が厳

しい中での査定になりますから、必然的にそこにはコスト削減が求められている。それに基づいて、事業者の方もコスト削減に最大限の努力をされているというのが実態的にあります。しかしながら、その辺も限界にきています。そこで働く船員の賃金のカットを余儀なくされている会社が多数ある。北は北海道から、南は沖縄まで離島航路があります。それが実態であります。

何が言いたいかというと、先ほどから言うように船員は売り手市場です。したがって、わが身を置く会社は誰しも1円でも高いほうがいいわけですから、水は高い所から低い所に流れて行きますが、賃金・環境条件は低い所から高い所に行くという実態があります。したがって、新たな離島航路の船員もそういうところ流れる傾向が現実的にあります。したがって、離島に運ぶお客さんと船はあるけれども、それを動かす船員がいなというXデーが来る可能性があります。その辺を踏まえて、船員養成をよろしくお願ひしたいと思います。以上です。

**北村議員** どうもありがとうございます。他にはございませんか。

この時点で特にないと推定させていただきます。

き、先に進めさせていただきます。

ただいままで、それぞれ貴重なご意見をいただきましたので、おいでいただいたという国會議員の先生方からご意見、コメント、挨拶も含めて、それぞれご発言をいただければと思います。順番を衛藤先生、山田先生、富岡先生、犬塚先生、大久保先生、勝手に指名して恐縮ですが、どうぞよろしくお願ひいたします。

**衛藤議員** 本日は海運・造船の日本のメッカであるこの長崎でタウンミーティングが開催されましたこと、極めて意義深いことで敬意を表したいと思います。

この会場にはご関係の皆さん、全員お揃いですが、とりわけ県ご当局や、県会議



員の皆さん、また、国交省あるいは九州運輸局関係の皆さんも揃っておりまして、きょうの皆さん方のご発言に対して、それをしっかりと受けて、我々政治にも反映させますが、行政のほうにも反映させていただきたいと思っております。

近いところから言えば離島航路の問題だと思えます。非常に深刻で、昨年、離島航路について8億6000万円の補正をした、今年もぜひ補正をということでありまして、当然のことだと思います。燃油はさらに高騰するという状況がありまして、先ほど安田さんからもお話がありました。ぜひ、しっかりとした補正をと。また、いまは濱田さんからもありました。非常に大きなことであります。私も、本件については大変心配しております。ここで、ここに出席している議員の皆さんと、この補正について動いております。一昨日、春成局長と担当課長が参りまして、何とかしなければいけないということで私にネジを巻いたわけです。私もその場で財務省の主計局長に電話をして、何としてでも本件については補正を組むように対応すべきだと申し上げました。役所側は金額については言いませんが、もう少し要求していいのではない

かと思っております。私は、役所の要求に乗せした金額を財務省に言っておきました。役所から聞いた金額に、さらに上乘せして、この金額をひとつ補正で措置すべきだという要求もしましたが、きょう出席の諸先生方と一致協力して、本年度もしっかりとした補正をしたいと思えます。

先ほど地元事業者の方からお話がありまして、海運・海事全般について、行政サイドはもちろんだが、政治のイニシアティブ、政治のリーダーシップを発揮しろというお話がありました。全くご高説のとおりでありまして、私どもも与党も野党もなく、海事立国推進のためにしっかりと政治主導としての取組みをしてまいりたいと決意を申し上げる次第です。長崎県は県土の40%が離島、有人離島が73あるということでありまして、離島航路は本当に死活問題であります。先ほど春成海事局長から、都市と地方の格差是正の最たる離島問題について、しっかりと立ち位置を皆さんで確認し、離島、あるいは離島航路についての対応を取るべしというお話もありましたが、全くそのとおりでありまして、先ほどお話のありましたとおり、政治イコール生活といった目線もしっかり持ちながら、一つ

つきめ細かい格差是正の手入れ、地方のこういう離島の問題に対する手直し・手入れをすべく我々も頑張っていきたい。そういったことが、補正や、来年度の20年度予算、あるいは税制改正に活かされるようにしたいと思っております。

先ほど安田さんのほうから話もありましたが、きめ細かく離島航路の備船、船の問題についても、ご承知のとおり減価償却の問題についてのさらなる踏み込んだ税制改正の要望もありましたが、こんなことについても私ども、今後の問題としてしっかりと受け止めてまいりたい。私も、党の税制調査会の副会長でありますから、そういう立場をしっかりと踏まえて対応してまいりたいと考えております。また、内航海運の問題についてもお話がありました。外航もそうですが、とりわけ内航にあつては8万人の船員が3万人になった。外航にあつては、かつて5万7000人いた船員が、いまや27000人を切っている。こういうようなお話もありまして、非常に深刻です。この内航・外航等も含めて、私ども、例えばトンネージタックス、トン数標準税制の導入をすることによって、外航だけではなく、回り回って内航にもいい波及効果をもた

らすわけですから、トン数標準税制、トンネージタックスの平成20年度4月1日からの導入について、我々としても全力で取り組んでいるということをお願いしたいと思います。

19年度税制についても一つの方向性を私たちはここにしっかりと書き込んでありますから、20年度税制、しっかりとした法整備とともに税制のほうも確立をしていくということを取り組んでいるということを申し上げたいと思います。

それから、先ほど和仁所長さんから600人の技能塾の塾生をしっかりと訓練し、技能の伝承や啓発、指導を行っているという話を聞きました。本当に頼もしいやら、嬉しいやら、ぜひこれは続けていただきたいなという思いを強くしたわけです。我々も、このことを東京に帰って大いに喧伝したいと思っただ次第であります。

また井筒会長からお話のありました件についても、先ほど春成さんがお答えしましたが、我々も一緒にあって、いわゆる海事技術者、海事クラスターの育成、これは海事立国の基本でありますから、私どももしっかりとした対応を取ってまいりる所存であります。

結論としまして、先般「海洋基本法」がで

きました。海洋基本法はどちらかというと、海洋に関わる權益を云々する方向に目向いています。そういう海洋基本法と並び立つもう一つの側に、私どもとしては「海事立国推進基本法」を作りたいと思っております。海事立国基本法といいますが、先ほどのお話にもありますが、内航海運の皆さんの役割、よくよくわかります。本当にそのとおりです。アメリカのコーストガードのような



役割とは言いませんが、内航海運の船員の皆さんがしっかりとした役割を担っていること。国の治安あるいは国の安全保障、そういう面からのご指摘はよくわかっております。私も、元防衛庁長官でありますからそのこととはよくわかっておりますが、こういった問題についても、海事立国推進基本法というものを政府に立法としてやってもらうか、できなければ私どもがやりますから。議員立法でやる、これはしっかりとここで明言をしておきたいと思っております。

私も関谷勝嗣さんの後、2期続けて党の海運・造船対策特別委員長をやりました。引き続き海事立国推進議連の会長としてこれからも、きょうここで出された問題について高木先生初め皆さん方と協力して取り組む所存であります。きょうは、本当に貴重なご意見をいただきました。ありがとうございます。海事立国推進基本法というのはとても大きく、大きいことと思われませんが、先般、私ども観光立国基本法を議員立法でつくりました。私もその提案者の一人でありましたが、観光立国基本法以上に海事立国推進基本法というものが大事であると思っておりますから、しっかりと取り組みをしてまいりま

す。

副知事さんに私からお願ひがありますが、離島航路について国もしっかりとした補正を考えますが、県のほうも、非常事態ですから黒田委員長さん、県議の先生方、調整基金を取り崩しても、この離島航路については対応をお願いしたいと思います。

以上です。どうもありがとうございます（拍手）。

**北村議員** 衛藤先生、どうもありがとうございます。ここで富岡先生に急用ができたので、ご挨拶だけさせていただきますと思います。

**富岡議員** 衆議院議員の富岡です。きょうは大学のほうでいろいろ催し物がございまして、お先にご挨拶をさせていただきます。

先ほどからいろいろなご意見をいただいて、いま衛藤先生からまとめの言葉みたいなことをいただきましたので簡単に申し上げますと、離島航路についてはどうしてこのような仕組みで格差が拡大しているのか、これは非常に疑問で、国策としてやるべきだという格差は正の象徴的なものかと感じています。

先ほどのご意見で内航・外航の船員の高齢化、いろいろな人材の確保、技能研修するに

しても、高齢化があつて、日本人だけでやっていけるのかなという感じを私自身持つています。それで、内航をどうするのか、外航は外国船員が入っていますが、将来を考えると国防とかいうのもありますが、ある程度の人員確保が内航に関しても、あるいは荷役その他に関してもかなりの部分を占めるようになるのではないかと、個人的にはそういうふうに感じております。

それからトンネージタックスですが、この点についてはジャパンフラッグのもとでいろいろなものを運ぶというのはトップランナーを育てるといふ意味でも企業、日本郵船さん、商船三井さん、川崎汽船さんとか、2000億円をまけてくれという税金の話になる



のでしょうか。そういう意味で、国民の理解が得られればそれもいいかなと私自身は感じます。ただ、そういう意味でのトップ3社が企業努力でジャパンフラッグするのは、将来的には1社ではないかというもつとで、それも国策として合併等も当然視野に入れて、国が指導していくべきかと感じています。

雑駁になりましたが、コメント的な考えで述べさせていただきました。いずれにしても、造船県でございますので、いろいろな離島航路を含めて私自身も一生懸命頑張りたいと思っております。きょうは、関係各位の皆様、いろいろなご意見をいただきましたありがとうございます（拍手）。

**北村議員** では、犬塚先生、大久保先生、お願ひします。

**犬塚議員** 参議院議員の犬塚直史でございます。先ほど「戦後初めて」という表現もありましたが、このような貴重な席にお招きいただき、お話を聞かせていただき、本当にありがとうございます。

私は両親が五島ということもありまして、福岡から12時に出る「太古丸」に乗って、奈留島に朝8時に着いて、いろいろな活動をし

て、福江から出る「ひかり」に乗って長崎に帰って来るというようなことをよくやっておりませんが、この離島航路に関する話については、私はいま所属が参議院の外交防衛委員会です。質問する時間や回数はかなり多いほうですので、外交防衛委員会にかかるような法案とか、あるいは一般質問に関連してできるだけ、さらにお手伝いがありましたら、ぜひまた、さらに勉強させていただきたいと思っています。特に、世界標準の税制であるトン数

標準税制の件に関してはぜひ国会にお越しになったときにでもさらに詳しい資料を頂戴して、下手な鉄砲も数打ちや当たると申しますので、私も質問趣旨を書いたり、あるいは機会を得ていろいろな形で皆さんの側面支援を



衆議

必ずできると思いますので、ぜひまたお越しいただきたいと思います。

いずれにしても、原材料のほとんどとエネルギーのほとんど、食料の6割を海から我が国に入れている。しかも、排他的経済水域が世界でも有数の面積を持つ我が国は「海洋基本法」をこれからのように活かして海事立国していくか、私も微力ですが、力いっぱい応援させていただきます。ありがとうございます（拍手）。

**大久保議員** 参議院議員の大久保潔重です。きょうは、この海事振興連盟タウンミーティングに参加することができまして、感謝申し上げます。

我が国は海洋国であると同時に、ご当地長崎県は離島半島を多く抱えた海洋県でもあります。古くから、人や文化の交流あるいは物流のルートとして機能してまいりました。そういう意味で、私も新人ではございますが、これから研鑽を重ねまして、ぜひ海事振興に向けて取り組みをさせていただきたい、力を尽くさせていただきたいと思っております。私は一点ご質問、それから一点PRをさせていただきますと思います。先ほど和仁所長さん、あるいは井筒会長さんからお話があり



ました造船業における技術・技能の継承は本当に必要なことだと思います。むしろ、急務だろうと思っております。まさに、匠の技と云うべき我が国の造船業の技術・技能を伝えるということは非常に大事なことだろうと思います。同時に、この技術の移転も必要ではなからうかと思っております。長崎県は日本列島の最西端に位置しておりますが、東アジアで言うところと真ん中です。ぜひ、この素晴らしい技術を東アジアに移転することによって、東アジア諸国のポトムアップが、すなわち我が国の国益にもつながっていくのではないかと一つ一つの思いをしておりますが、そのことと、先ほど海事局長が言われたコスト競争力、著しく低下している部分に関係ある

のか。いわゆる技術移転と競争力、この絡みの中で何か問題点があれば教えていただきたいと思っています。

そして一つのPRは、先に退室をいたしました山田衆議院議員からも伝言をいただきましたが、実はわが党は2年前に、いまの本来に厳しい離島の現状を踏まえて離島のガソリン税減免法案を提出しました。折りしも郵政解散総選挙で廃案になったという経緯があります。フランスでは、鉄道と離島は連続しているという観点のもと、離島のあらゆる運賃に関して鉄道と同じ運賃を導入しているという聞き及んでいます。ガソリンも上がりました、重油の問題もあります。ぜひ、この離島のガソリン税の減免をいま我々は準備しております、それを実現して離島振興につなげていきたいと思っておりますので、どうぞご理解を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。本日は、ありがとうございます(拍手)。

**北村議員** どうもありがとうございます。

大久保先生から質問の部分がありました。お答えいただければありがたいですね。

**春成海事局長** 先ほどの技術の東アジアへの移転について、私見を述べさせていただきます

と思っています。

いま韓国はすごい現状になっておりますが、韓国の造船業が立ち上がる時には我が国からかなり積極的な技術支援をしたと理解しております。その後、極めて強力なライバルになった関係がありまして、最近ではそれほど積極的には行っていないのが現状ではないかと思っています。

一方、中国についてですが、中国に対しても我が国の造船業が一部進出しております。あるいは、ブロックを発注しております。そういう中で、積極的には行っていないかもしれないですが、いろいろな形で実は技術の移転が行われているものと理解しております。一方、ベトナム、あるいは昔はシンガポールにも我が国造船が進出して、いろいろな形で東アジアの経済の発展に貢献してきたものと理解しております。以上です。

**北村議員** ありがとうございます。

それでは、進行役が勝手に前に進めさせていただきます。行政サイドにおかれましては、今回の議論

は離島航路、造船、内航・外航、それぞれの関係業界の抱える諸課題がまさに生々しく浮き彫りになったという貴重な時間であったと思います。

思います。

さて、きょうのタウンミーティングの取りまとめの方法であります。予め事務局から配らせていただいている長崎決議(案)が用意されているようであります。これをもって、海事振興連盟の決意にはいかかがかと思っております。その提案をさせていただく次第であります。事務局からこれについて朗読をお願いしたいと思います。

**事務局** 海事振興連盟 長崎決議(案)

ここ長崎は、対馬、壱岐、五島列島など数多くの島々から成り、古くから外交や貿易の玄関口としての役割を果たし、また、造船業、離島での生活に欠くことのできない数多くの離島航路事業など海事関連産業が集積する海事都市でもある。

本日、海事振興連盟 長崎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「造船業界の技能・技術の伝承」、「離島航路の振興」、「内航海運および外航海運業の現状と課題」について議論した。

当連盟としては、これらの議論を踏まえ、地域海事関連産業の振興を図るために、

① 造船関係においては、団塊の世代の退職に伴う2007年問題が深刻であり、



このため、中堅・若手社員を中心とした人材確保と、技能・技術の伝承

② 離島航路については、燃料費の高騰に伴うコスト増への対応、離島住民のライフラインの維持

③ 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

④ 外航海運については、海事各産業への波及効果も大きいことから、外航海運業の国際競争条件の均衡化を図ることに加え、日本籍船、日本人船員の計画的増加を図るためのトン数標準税制の実現

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、関係者一体となってその実現に向けた支援に取り組んでいく。

また、海事関連産業の振興およびそれによる人材確保のためには海事活動と、これを支える海事産業の重要性を国民に訴え、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広報活動を強化する必要がある。

同時に、自然と歴史文化に恵まれた長崎県における観光と旅客船事業を振興することに

より、国民に海の楽しさを提供することも、海岸線が都道府県で最も長く、風光明媚な長崎県をアピールし、新規観光事業の開拓による地域経済の振興を図ることも肝要である。

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。

**北村議員** ありがとうございます。いまの取りまとめの決議（案）につきまして、いかがでございますでしょうか。ご意見ございませんか。（拍手多数）

**北村議員** それでは、皆様方のご賛成をいただいたということで、ただいまの内容をもちまして、長崎タウンミーティング長崎決議として、対外的に公表させていただくことといたします。

それでは、この会合の終わりに高木先生に締めくくりの言葉を連盟副会長としてお願いいたします。どうぞ、よろしく願います。

**高木副会長** 皆さん、長時間ご協力ありがとうございました。各国会議員の先生方のコメントもございましたし、衛藤先生のある意味では総括的なお話がありましたので、これに

尽きるところでございます。

さらに私なりに付け加えますと、日本の政策、とりわけ国土交通政策を考えるときに、3つのキーワードいつも思っております。一つは安全、一つは環境、もう一つは人材ということではないかと思っております。いま経済政策の件でいろいろご意見もありました。最近では福田総理も使われておりますが、まさに自立と共生という理念の中で、オープンな競争と、そして適切なセーフティーネット、頑張った者は報われる世の中が超党派の政治の到達する点だろうと思っております。

そういう意味で、先に海洋基本法ができて、衛藤先生からはさらに傾聴するご意見もございまして、今後さらに私たちも党派を超えて研究しなければなりません。ただ、海洋基本法の中にも、その条項として「安定的な海上輸送」あるいは「海事産業の振興」というのも明確に規定されておりますので、例えば、海洋権益の話をして、いわゆる我々は主体的に日本国として海洋のエネルギ―資源を調査するということも、一つの使命ではないか。それに関わる地域あるいは仕事、また、人というのも新たな展開が期待されるのではないかと思っております。そうい



う意味では、離島の存在もそうでありまして、離島のないところには海上基地の建設をして貴重な資源を調査し、そして守るということも将来のこととして胸に収めていかなければならないと思っております。

きよう、この場で、長崎もかつて日本の5大港と言われた港でありましたが、だんだん

地盤沈下をして、我々はいまから海に関わる者、港に関わる者、まさに私たちは長崎の夢の実現として海洋政策の樹立に当たってまいりたいと思っております。具体的には、当面は予算の確保、あるいは融資の充実、そしてまた税制の措置、こういうことになるわけでありましょうし、また、環境面においてもやはり海運、海を利用するモーターシフトという政策的誘導も私たちはこれからも進めていかなければならないと思っております。

きようは、本当に限られた時間ですが、関係者の皆さん方に心からお礼を申し上げます、我々も長崎アピールに基づきまして、東京に帰りまして党派を超えて頑張っていくことをお誓いを申し上げ、感謝のご挨拶にいたします。ありがとうございます（拍手）。

**北村議員** それでは、時間もまいりましたので、本日の会合は終わらせていただきますが、事務局から連絡をお願いいたします。

**事務局（植村）** この後、隣の南山手の間でレセプションを予定しておりますので、ぜひともご参加いただけますよう、お願いいたします。



## 海事振興連盟『長崎タウンミーティング』主な参加者

### ■国会議員

主 催	高木 義明	衆議院議員 (海事振興連盟 副会長)
	衛藤征士郎	衆議院議員 (海事振興連盟 副会長／事務総長)
	北村 誠吾	衆議院議員
	谷川 弥一	衆議院議員
	山田 正彦	衆議院議員
	富岡 勉	衆議院議員
	犬塚 直史	参議院議員
	大久保潔重	参議院議員

### ■来賓関係

金子原二郎	長崎県知事
藤井 健	長崎県副知事
田上 富久	長崎市長
黒田 成彦	長崎県議会総務委員長
春成 誠	国土交通省 海事局長
染矢 隆一	国土交通省 大臣官房技術審議官
大黒伊勢夫	九州運輸局長

### ■発言者

和仁 正文	三菱重工業 執行役員長崎造船所長
井筒 龍介	長崎地域造船機技術研修センター 会長
村木 文郎	九州旅客船協会連合会 会長
堀 一	国土審議会 離島振興対策分科会委員
日向 啓	全国海運組合連合会 長崎地区海運組合 理事長
中本 光夫	日本船主協会 理事長

## 長 崎 決 議

ここ長崎は、対馬、壱岐、五島列島など数多くの島々から成り、古くから外交や貿易の玄関口としての役割を果たし、また、造船業、離島での生活に欠くことのできない数多くの離島航路事業など海事関連産業が集積する海事都市でもある。

本日、海事振興連盟 長崎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「造船業界の技能・技術の伝承」、「離島航路の振興」、「内航海運および外航海運業の現状と課題」について議論した。

当連盟としては、これらの議論を踏まえ、地域海事関連産業の振興を図るために、

- ① 造船関係においては、団塊の世代の退職に伴う 2007 年問題が深刻であり、このため中堅・若手社員を中心とした人材確保と技能・技術の伝承
- ② 離島航路については、燃料費の高騰に伴うコスト増への対応、離島住民のライフラインの維持
- ③ 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
- ④ 外航海運については、海事各産業への波及効果も大きいことから、外航海運業の国際競争条件の均衡化を図ることに加え、日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るためのトン数標準税制の実現

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、関係者一体となって、その実現に向けた支援に取り組んでいく。

また、海事関連産業の振興及び、それによる人材の確保のためには、海事活動とこれを支える海事産業の重要性を国民に訴え、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広報活動を強化する必要がある。

同時に、自然と歴史文化に恵まれた長崎県における観光と旅客船事業を振興することにより、国民に海の楽しさを提供するとともに、海岸線が都道府県で最も長く、風光明媚な長崎県をアピールし、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も肝要である。

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。

平成 19 年 11 月 10 日