



海事振興連盟

大分タウンミーティング

平成20年4月19日(土)

15:00~17:00 参加国会議員との意見交換会／白杵市中央公民館

17:00~19:00 懇親会／THE WELLS(旧亀城鶴)

■開会

事務局(植村) それでは、時間になりましたので、海事振興連盟「大分タウンミーティング」を開催いたします。

私、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します。(拍手)

本日の予定でございますが、15時〜17時までタウンミーティングを行いますので、その後、ここから歩いて5分ほどのレセプション会場「亀城鶴」に皆様方御移動いただきたいと思っております。それに合わせて、レセプションの開始時間を17時15分からといたしたいと存じますので、御了承のほどお願いいたします。

それでは、最初に、本日の主催者の方々を御紹介申し上げます。

まず、主催者であります海事振興連盟副会長兼事務総長であります自由民主党衆議院議員衛藤征士郎先生。(拍手)

そして本日御参加されております国会議員の方々を御紹介いたします。

自由民主党衆議院議員岩屋毅先生(拍手)、社会民主党衆議院議員重野安正先生

(拍手)、自由民主党衆議院議員広津素子先生(拍手)、自由民主党参議院議員磯崎陽輔先生(拍手)。民主党の吉良州司先生は少し遅れて参られます。

■主催者あいさつ

事務局(植村) それでは、主催者を代表いたします。衛藤征士郎副会長よりごあいさつ申し上げます。

衛藤副会長 ただいま紹介にあずかりました、海事振興連盟副会長の衆議院議員衛藤征士郎であります。

この連盟の会長は中馬弘毅代議士であります。



す。私は副会長として、また事務総長として中馬会長とともに議連の諸活動についての取り仕切りをさせていただいております。

本日は、この大分臼杵市におきまして海事振興連盟のタウンミーティングを開催いたしましたところ、皆さんには大変御繁忙の折御臨席を賜り、まことにありがとうございます。心から厚く感謝、お礼を申し上げます。

とりわけ、この主催地の臼杵の市長さん初め、また県御当局、御関係の皆さんに大変な御高配、また御尽力を賜りましたことを、冒頭に厚く感謝、お礼を申し上げます。ありがとうございます。また、この会場には県内外から海事関連の多数の皆さんに御参集を賜りまして、本会が盛大に開催されたことをまずもって厚く感謝、お礼申し上げる次第であります。

海事振興連盟、この発足は、昭和24年に海運議連として発足し、昭和44年に海運・造船議員連盟、そして昭和48年に海事振興連盟と、このように呼称が変わっております。昨年は、神戸、長崎におきましてタウンミーティングを開催いたしました。今年は、春、先陣を切りましてここ大分県臼杵市での開催に相なったわけであります。

なぜ臼杵で開催したのかということですが、昨年の神戸あるいは長崎、こういうことでおわかりだと思えますが、この県南の地、臼杵、佐伯、津久見等は海運・造船の日本のメッカの1つである、キラリと光るメッカの1つである、こういう思いで私どもこの地を選んだわけでございます。

さて、本日は国交省の春成海事局長初め、国交省、九州運輸局御関係の皆さん、また海運・造船の産業界を代表するそれぞれの皆さん、また、文部科学省の方から産業教育担当の安藤参事官にも御出席をいただいております。また、弓削商船高等専門学校の校長先生、御関係の皆さんにも特においでをいただいております。とりわけ、内航海運、また外航海運の御関係の皆さんにもおいでをいただいております。私ども議連としまして、また振興連盟といたしましても、平成20年度の税制改正におきまして標準トン数税制の導入、トンネージタックスの導入、あるいはここ50年続けられておりますところの船舶の特別償却制度の堅持、こういうことにも取り組んでまいったところであります。

御案内のとおり、21世紀に入りましてこの7年間の世界経済のいわゆる実体経済の年

平均成長率は3・5%、また世界の貿易の年平均実質伸び率、物流経済ですが、実体経済3・5に対してちょうど倍の7%であります。そして、世界株式市場における時価総額の年平均伸び率が14%。実体経済は3・5%、物流経済は倍の7%、金融経済は倍の14%の伸び率を毎年毎年示している。そして、2010年には人口が70億人を超すだろう。こういうなかにおきまして、私どもの関係する海運・造船の果たす役割は極めて大きいものがあるわけであります。政府におきまして、先般、海洋基本法というものを立ち上げたわけでありまして、また、私ども海事立国推進議員連盟も、海事振興連盟と相まって、我が国が海事立国として大きくこれから発展するように、諸法律あるいは諸政策の確立に努めてまいりたいと、かように考えているところでございます。

本日は、限られた時間ではありますが、御出席の皆さん、また御臨席の皆さんの貴重な御意見をいただきまして、有意義な白杵のタウンミーティングに終始させていただきたいと思っております。

なお本日、この日、4月19日であります。が、実は今から408年前の西暦1600年

4月19日、海運王国オランダから1隻の帆船がこの白杵に入ってまいりました。リーフデ号という船であります。関ヶ原の戦いが1600年でありますから、1600年4月19日、オランダの帆船リーフデ号が、この白杵に入ってきたというよりは漂着したわけですが、そういう記念すべき日に「大分タウンミーティング」が始まる。まさに、新しい第一歩ではないかと思えます。皆さん、ぜひともこのことにも思いをいたしまして、本日のタウンミーティングを成功させたいと思います。よろしく願います。ありがとうございます。（拍手）

■ 来賓あいさつ

事務局（植村） 続きまして、御来賓の方々のごあいさつをちようだいいたします。

まず、地元白杵市で開催するに当たりまして、白杵市長後藤國利様よりごあいさつをいただきたいと存じます。よろしく願います。

後藤白杵市長 皆さんこんにちは。ただいま御紹介をいただきました当白杵市の市長の後藤でございます。



本日は、海事振興連盟の第5回タウンミーティングをこの白杵市で開いていただきました。まことにありがたく、厚くお礼を申し上げますとともに、関係の皆様方を心から歓迎申し上げる次第であります。

このたびは、海事振興連盟副会長の衛藤代議士、並びに国会議員の皆様のお取り計らいによりまして、この白杵市でタウンミーティングを開催していただくこととなりました。国土交通省の春成海事局長様初め国土交通省の皆様方には、御多忙のところ遠路お運びいただきましたことに対して厚くお礼を申し上げます。

ただいま衛藤先生から御紹介がありました

ように、本日4月19日は臼杵市にとりまして、リーフデ号がこの臼杵の地に漂着した記念すべき日であります。8年前のちょうど400年を迎えたときには、皇太子殿下、それからオランダの皇太子殿下をこの地にお迎えいたしまして、この地で日蘭就航400年祭を開催いたしたところであります。その船に乗って日本に漂着された三浦按針（ウィリアム・アダムス）、この方が江戸幕府でたゞいまの近代的造船を手がけられた。それによって日本の近代的造船が発展する機会になったというようなことを伺っておりますので、本日この日にここで開いていただきましたことは、何かの御縁があるのかなと。そしてさらに、たゞいまグローバル化の真ただ中でありますけれども、海事産業はグローバル化を支える、そしてまた今後我が国が世界にしっかりと伸びていく最も基礎になる産業であるというように考えられますので、本日このタウンミーティングを契機といたしまして、さらにさらに海事産業が発展するように心からお祈りを申し上げるわけであります。

この臼杵市は、1562年に大友宗麟公が城下町を築きまして、海外貿易や四国、関西との交易を盛んに行ってきたところであります。

す。ある時期には、東九州一の物流の拠点都市として繁栄した歴史を持っているわけであります。今日の臼杵市の主要産業であります造船業、海運業と海事産業の礎となったと思っております。中でも造船業は年間400億円以上の製造出荷額を有しております、大分県南地域の基幹産業として大分県の実展に寄与しているところであります。また、四国とつなぐ九州の玄関口といたしまして、1日に14便のフェリーが就航し、年間16万人のお客様が九州と四国を行き来していらつしやいます。

このようなさまざまな海事産業にかかわる特徴を持つこの臼杵市で、本日のタウンミーティングを行っていただきますことを心からお礼を申し上げますと同時に、活発な皆さんの御意見によりましてこのミーティングが大成功に終わりますように、心から祈念申し上げます。あいつとさせていただきます。本日はありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） たゞいま民主党衆議院議員吉良州司先生がお見えでございます。御紹介いたします。（拍手）

続きまして、大分県副知事の平野昭様よりごあいさつをちょうだいいたします。

平野大分県副知事 たゞいま御紹介いただきました、地元大分県の副知事の平野でございます。

本日は、海事振興連盟主催の「大分タウンミーティング」がこのように関係国会議員、並びに海事関係者の御出席のもと盛大に開かれますことを、まずもって心より喜び申し上げます。また、平素より海事関連産業の振興に多大なる御尽力を賜っております、この席をおかりしまして、衷心より御礼申し上げます。

先ほど臼杵市長から御案内がございましたけれども、ここ臼杵市周辺には内航海運業でありますとか、造船業などの海事産業が多く



立地しております。また、海運産業の人材育成について議論するには、大変適した場所であるわけでございます。このような臼杵市におきましてタウンミーティングを開催いただきましたことにつきましては、重ねて御礼申し上げます。

さて、本県は瀬戸内海の西部に位置し、古来より地理的特性を生かして海運が発達し、阪神や中国、四国地域と盛んに交易が行われてまいりました。現在もこれら地域との間で旅客フェリーが運航され、物流はもとより観光の面でも九州の玄関口としての機能を果たしているところであります。このほか、大分市から県南部にかけて内航海運業が多く立地しており、主に周辺地域で生産される鉄鋼や製鉄副産物、そしてセメントなどが輸送されておりますとともに、県内7つの有人離島と本土との間では、離島航路が運行されているところであります。また、造船業につきましては、九州でも屈指の中型造船所も含め計36社が主にここ臼杵市や佐伯市に立地しているところでございます。この造船業においては、最近、中国の急速な経済発展に伴う鋼材・資材の高騰や韓国・中国との価格競争の中で、競争力の強化に取り組んでいるところ

でございます。

海事産業をめぐる課題につきましては、本日メインテーマであります人材育成を含め、さまざまな課題がございます。最近では、燃油価格の高騰への対応も大変大きな課題となつていところでございます。特に離島航路におきましては、一貫して続く人口の減少や少子高齢化に加え、近年の燃油価格の高騰により、経営状況がますます厳しさを増しております。運賃の値上げや経費節減などの自助努力はもとより行われておりますが、このような環境の中では経営を好転させることは極めて難しく、地方公共団体の財政負担も大変大きなものになっていところでございます。現在国において離島航路補助制度の見直しを検討されていると聞いておりますが、ぜひとも十分な額の予算の安定的な確保に努力をいただきますようお願い申し上げます。

なお、昨年は燃油価格の高騰に対応するため、国に対し離島航路に対する国庫補助の増額等を要望いたしました。本日お集まりの国会議員の皆様を初め、関係各位の御尽力を賜りまして、国においても離島航路の窮状を理解いただき、平成19年度予算の増額補正と

平成20年度予算の増額を実現していただいたところであります。この場をおかりして、関係の皆様に変更して御礼申し上げますところでございます。

また、県外フェリー航路につきましても、燃油価格の高騰を背景に、各地で航路の廃止や減便が続いております。地球温暖化防止や物流、観光などの面で、そして海技の伝承の面で、これらフェリー航路が果たす役割は極めて大きいものがございます。燃油価格の高騰の中にあつても、我が国フェリー航路網をしっかりと維持し、充実させていくことが重要であり、皆様方のお力添えをぜひともよろしくお願いいたします。

終わりに当たりまして、本日のタウンミーティングの成功と関係の皆様のお力添えの御健勝を祈念いたしまして、私のあいさつとします。どうぞよろしくお願いいたします。

(拍手)

事務局(植村) 続きまして、前回開催の「長崎タウンミーティング」でお世話になりました長崎県副知事藤井健様よりごあいさつをいただきますと思います。

藤井長崎県副知事 長崎県の副知事の藤井でございます。本日は、臼杵でこのように海事



振興連盟のタウンミーティングが盛大に開催されますこと、まことにおめでとうございます。

今回のタウンミーティングには、私ども長崎県からも多数の海事関係者が出席させていただきます。海事の問題、海洋の問題、これはそれぞれの地域の問題であります。しかし同時に九州の問題であり、日本全体の問題でもございます。それぞれの地域が抱えている問題をそれぞれ孤立して考えるのではなく、地域が連携して解決していく、これが非常に大切です。昨年そのことを、衛藤副会長もいらっしゃいますが、このタウンミーティングで非常に私ども肌で実感

をしたところでございます。

先ほど来から離島航路の問題が挙がっております。昨年の海事振興連盟のタウンミーティング、長崎で11月に開催していただいたわけでございますが、そのときに離島航路の問題がやはり大きな問題となりました。私ども長崎県は596の離島がございまして、その中の73の離島に20万人の方が暮らしております。まさに海に浮かんでいるような県になっております。そこに44の離島航路がありまして年間延べ460万人の方々の足を支えております。まさに離島の命綱というふうになっているわけでございます。しかし先ほど来ありますように、原油価格の高騰ということで、ぎりぎりの経営状況につながっているわけでございます。

そういう中で、それを支えている、命綱となっている部分、そこが、先ほど来からあります離島の補助制度でございます。その補助制度の必要性を昨年のタウンミーティングの場でも私どもたくさん要望させていただきました。それに対しまして、衛藤副会長初め出席されました国会議員の皆様方に大いに理解をいただきましたが、それ以上に私ども非常に感激いたしましたのは、その後そこで

議論を踏まえて、すぐ先生方が行動に移していただきました。先ほど大分県の副知事さんがおっしゃいましたように、17億4000万円の補正予算が成立いたしましたして、年末のぎりぎりの厳しい中を、その予算のおかげで、まだこの離島航路はいろいろな問題を抱えておりますが、何とかやっていけるのは、その予算があったらばこそということでございます。そのときに私ども非常に感じましたのは、ともかく地域が連携をして、自分たちの地域だけで問題を抱えるのではなくて、連携をして、それから国会の先生方の御理解もいただいて、協働して問題を解決しなければいけない、そういうことを非常に強く思ったわけでございます。前回は、衛藤先生が体を張って行動でそのことを示していただきました。今回、私も長崎県が衛藤先生と一緒にやって行動を示さなくてはいけないという思いで、本日のこの会場に参加させていただきました。

先ほど来からオランダとの関係がございまして。長崎も非常にオランダとの関係があるところでございます。特に幕末、海軍伝習所というものが長崎に開設されて、これが日本の近代造船技術、近代の海運の礎になった

ところでございます。当初、海軍伝習所を設立するときに、幕府が、日本は軍艦がないからオランダのクルチウスというその当時の商館長に對しまして、軍艦を譲ってください、

買いたいと、こういうふうに言ったそうですが、商館長が、いや、船はつくろうと思えば材料があればくれる、しかし、それを動かす人材はすぐにはつくれない、まず人材の育成が急務であるということを言われて、そのことが海軍伝習所の開設につながったというふうに聞いております。本日のタウンミーティングの大きなテーマでございます人材の育成、これは臼杵市でも大きな問題でございますが、同時に私も造船業を多く抱えております長崎にとっても我がことの問題でございます。一緒に今回したいと思っております。

本日のタウンミーティングが大きな成果を実現することを祈念いたしまして、皆様方の、また御列席の御健勝を祈念いたしまして、ごあいさつ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、大分県議会からは、ここ臼杵市選出で、この3月まで副議長に御就任されておられました大分県議会議

員志村学様よりごあいさつをいただきましたと思います。

志村大分県議會議員 改めまして、皆様こんにちは。ようこそ臼杵にお運びをいただきました。衛藤副会長初め衆参国會議員の先生方、そして各界の代表の方々、臼杵市でタウンミーティングが開かれますことを本当にうれしく思っております。

今、衛藤副会長、また後藤市長のお話のとおり、今から408年前の4月19日、ちょうど本日でありますけれども、リーフデ号が豊後のこの臼杵市の黒島というところに着きました。三浦按針のその後の活躍は皆様御案内のとおりであります。実はオランダから日本



に向かつて出たのは5隻ございました。そのうちの1隻のリーフデ号がこの臼杵の港に着きました。この船団の旗艦は、ホープ号、希望号であります。そして信仰号、信義号、福音号、そしてリーフデ号でございます。あの太平洋を航海するときに海賊に遭ったり、あるいは暴風雨に遭ったりして、4隻の船は、一部は帰国をし、あるいは一部は難破をし、結局着いたのがリーフデ号1隻でございます。リーフデ号を日本語に訳しますと、慈愛、愛という意味であります。いろいろな苦労の中で愛という名の船がオランダから日本に到着したのです。あの広い大海原、まさしく愛を包む海、この海に四方を囲まれたこの日本は、しっかりとした海事、海運の、あるいは造船の国でなければならぬと思っております。

少し臼杵のことについてお話をしたいと思っておりますが、造船は、田中豊吉翁という方がおりまして、大正8年、焼玉エンジンというのを開発しまして、そして一躍この造船業が発展したわけですが、田中豊吉翁は、魚のいるところには船が要る、つまり終生海には船が要る、こういう思いで船をつくられたそうであります。そして臼杵鉄工所

(現在の臼杵造船所)をつくられ、各造船所がここに定着したわけであります。今は何と1万9900トン(約2万トン)までつくれるような、そういう態勢までになってきたのでございます。

海運につきましては、実は臼杵市に津留地区というところがございしますが、ここは平家の流れをくむといわれる地区でございまして、当時230戸の集落でありましたが、何と200艘の船を持っていた。230戸のところ、200艘の船を持って四国への海運等々の業務に携わっていた、そういう海運の始まりであります。残念ながら、昭和初期、支那事変で軍用として中国に行きました。ほとんどの船が日本に帰ることなく、戦後のときにはわずか10数隻がその津留地区の船であったと聞いております。大変厳しい時代を乗り越えて海運業が今も営々と続いているわけであります。造船、海運とも、ともに大きな歴史のうねりの中で、今さらに次の時代へ向かって花を開こうとしております。

船をつくり、そして海運を興すときには港が必要です。今、臼杵市は105億をかけて新しい港をつくらうとしております。残念ながら、地方港湾であるがゆえに、重要港湾と

違い非常に市政に負担を強いられております。何とかこのことも、ぜひ、本日は春成海事局長がお見えでございますが、港湾局長にもぜひお話をいただきながら、この臼杵の港は臼杵市だけの港ではなくて四国との大きな玄関口でもありますので、そういう意味で海事、海運、造船の大きなかめでございますので、そういう意味でお力添えをいただきたいと思っております。

今、造船も海運も、燃料高騰、また円高、そして本日のテーマであります人材不足、これが大きなテーマでございます。リーフデ号のあの慈愛の愛に満ちた御支援、対策を心からお願いをしたいと思いますし、そういう意味で本日のタウンミーティングでは、大きな意義のある結果が出ますように心から御祈念申し上げ、ごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしく願います。ありがとうございます。(拍手)

事務局(植村) 最後に、国土交通省海事局長春成誠様よりごあいさつをいただきます。**春成国土交通省海事局長** 皆様こんにちは。ただいま御紹介いただきました国土交通省海事局長をやっております春成と申します。本日は、この臼杵市におきます海事振興連盟主

催のタウンミーティングに私ども参加させていただきまして、まことにありがとうございます。

この臼杵市は、先ほど来御説明がありますように、海運、造船あるいは港湾といった海事業業の機能の集積地でもありますので、極めて意義深いことだと私どもも思っております。

最初に衛藤先生からも多々御説明がありましたように、昨年から今年にかけて、私ども海事行政が担当しております分野におきまして、非常に大きな変革がございました。これは日ごろの海事振興連盟の先生方の多大な御支援によるものでございまして、改めて



心から御礼申し上げたいと思いますけれども、1つには外航海運におきますトン数標準税制の導入ということでございまして、これは大きく日本海運の国際競争力の貢献に寄与するものだと私も思っております。

さらに、先生方の御尽力によりまして昨年の7月に海洋基本法が施行されました。さらに本年3月に、その海洋基本法に基づきまして、おおむね5年間をめどとした海洋基本計画というものが策定されておりますけれども、その中に私も海事行政が担当すべき分野、例えば先ほど来お話のありました離島の保全の問題とか、あるいは海運、造船といった海事業の競争力の確保といった問題、それから、海運そのものの安定輸送の問題、その他多々こちらに記述をしていただいております。我々は叱咤激励をされているという思いでいっぱいでございます。

また、衛藤先生がいつもおっしゃるのですけれども、強い海事立国をつくるべきであるという御指導を賜っております。そういう意味で我々は努力するつもりでございます。その中でもやはり一番のポイントは、強い国をつくるためには強い人材といいますが、人材の育成だと思っております。そういう意味

では本日のお話のテーマというのは、私どもにとりまして、よくお話を承るべき重要な課題だと思っております。

終わりに当たりまして、日ごろの御支援、御指導に深く感謝申し上げますとともに、この海事振興連盟のますますの御発展、先生方の御発展、並びにこの臼杵市を中心とした方々の御健勝を祈念いたしまして、甚だ簡単でございますがごあいさつ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） 以上で御来賓の方々のごあいさつをいただきました。国会の先生方には、後ほどコメントをちょうだいいたします。

また、本日は、佐伯市から佐伯市長の西嶋様、臼杵市議会建設産業委員会委員長の岩倉義勝様を初め、多数の大分県議会及び臼杵市議会の議員の方々にもおいでいただいております。この後のレセプションにてごあいさつを賜りたいと存じております。

また、本日は多くの業界代表の方々、官庁の方々にお見えいただいておりますが、お手元の名簿をもって御紹介とさせていただきます。

■祝電紹介

事務局（植村） それでは、いただいております祝電を御披露申し上げます。

「海事振興連盟『大分タウンミーティング』の御盛會を心よりお喜び申し上げます。所用相重なり参加できませんでしたが、海事振興こそ九州アイデンティティ復活のキーワードだと疑いません。この際海に向かって九州の心を1つに束ねましょう」。衆議院議員楠田大蔵先生。

あとはお名前だけ御紹介させていただきます。衆議院議員富岡勉先生、参議院議員大塚直史先生、参議院議院運営委員長西岡武夫先生、民主党副代表・衆議院議員高木義明先生、衆議院議員原田憲治先生、自由民主党副幹事長・衆議院議員松本純先生、衆議院議員山本幸三先生、以上でございます。

■議事

事務局（植村） それでは、海事振興連盟の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、自由民主党国会

対策副委員長で昨年9月まで外務副大臣をお務めになられました岩屋毅先生にお願いしたいと存じます。

それでは、岩屋先生、よろしくお願いいたします。

岩屋衆議院議員 ただいま御紹介いただきました岩屋でございます。御指名でございますので進行をさせていただきますと思います。よろしくお願い申し上げます。

それでは、本日のタウンミーティングを始めさせていただきますと思いますが、まずは、お忙しい中を御出席いただきました皆様に、心からお礼を申し上げます。この県南地域は、今もるるお話がございまし



たように、大分県、九州の海事関連産業の集積都市、集積地域でございます。本日のテーマは、海事産業の人材育成、特に造船業界の技能・技術の伝承、海運業界の人材育成等を中心に議論を進めさせていただきたいと思っております。

造船産業における団塊世代の退職に伴いまして、大規模な世代交代が今起こっております。人材の確保と技能・技術の伝承の問題、さらには海運業界における船員不足問題、また、島で生活をしておられる皆様にとって欠くことのできない離島旅客フェリー航路の問題など、さまざまな問題があるわけでございます。

本日議論するテーマにつきましては、皆様からどうぞ忌憚のない御意見をちょうだいいたしまして、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てまいりたいと思っております。

本日は、このテーマにつきましてあらかじめ御発言を希望されております方々に順次これから御発言をいただきまして、その後、会場の皆様から御意見をちょうだいしたいと思います。また、国会議員の先生方にも後ほどそれぞれコメントをいただきたいと思います。

ります。

それでは、事務局から順次各代表の方々の御紹介をお願いします。

事務局（植村） 御紹介申し上げます順に、それぞれ3分程度御発言いただきたくお願いいたします。

最初に、「日本の造船業を活性化させるための教育・人材育成のあり方について」、九州大学大学院工学研究院海洋システム工学部門教授新開明二先生です。

新開九州大学教授 御紹介にあずかりました九州大学の新聞と申します。船の設計を専門にしております。海事産業の人材確保・育成、特に造船業界の技能・技術の伝承、教



育、人材育成について、大学で船舶海洋工学の教育研究に携わる者の1人として発言をさせていただきます。

船舶は、地球環境への負荷が小さい交通輸送手段として、特に四方を海に囲まれた貿易立国である日本にとって必須な存在であり、船をつくる産業、造船業の使命及びその重要性は、過去、現在、未来にわたって不変であるものと私自身信じております。本日は、このように自明と思われる海運・造船などの海事産業の重要性、これは日本にとって生命線であると確信しているのですけれども、その重要性への認識と理解を深め、広めていただくために今回の集まりが催されていると理解しております。

現在、日本で船舶海洋工学の教育・研究を行っている大学は8大学ございます。東京大学、大阪大学、九州大学、横浜国立大学、大阪府立大学、広島大学、東海大学、長崎総合科学大学、8大学でございます。卒業生は、大体230名ほど年に卒業いたします。現在、東京大学のシステムが少し変わりましたので昔と少し人数が変わっているのですけれども、船舶海洋工学を大学で勉強した学生が大体230名卒業する。そのうちに造船関連

に就職する学生が大体80名前後であります。それに対して韓国は約500名が造船業界に就職すると言われており、中国は約700名。現在230名のうち80名前後ですから、3分の1しか造船業の方に就職していないのですけれども、日本の学会、日本船舶海洋工学会、あるいは造船業界の日本造船工業会、あるいは各大学で協力しているいろいろなセミナーなり講演を行って、できるだけ学生を造船業界の方に就職するように努力はしております。現在世界の建造量、日本が約35%、韓国が40%弱、中国が14%ぐらいだと思うのですけれども、それに対して、日本は少なくとも造船の方に若い人が行く人数が少ないということがやはり問題であると思います。

大学の中で造船に関連する教育、カリキュラムの問題ですけれども、やはり若い人が必ずしも造船だけに就職しないで、自動車工業界なりいろいろな産業分野に就職するということもありまして、造船色を少し薄めた感じの教育、あるいはカリキュラムが組まれております。ただ、各大学とも数学なり力学、それから基礎科学といえますけれども、流体力学、材料力学などの基礎科目を充実して、あとは実習、演習、これは各造船所にお願

して学生を実習させていただく。そういう努力をして、できるだけ造船業界の方の要請にこたえるような形の人材を卒業させようというふうに努力はしております。

ただ、大学の方で一番問題になりますのは、入学してくる学生であります。これは受験生の理科、工学離れが根本にあるのだと思うのですけれども、造船系の学科を志望する受験生が確実に減っている、これは間違いございません。ただ、中にはどうしても船のことをやりたい、造船学を勉強したいという学生も少数はいますけれども、やはり全体的に造船を志望する学生が減っていることは間違いございません。

船をつくる技術、造船術といえますけれども、これは古代エジプトの今から4300年ぐらい前の壁画の中に船をつくる絵がかれております。したがって、土木と同じぐらい古い歴史を持った技術が造船術であると思いますけれども、17世紀、18世紀にヨーロッパで起こった科学革命、それを通じて造船術が理論造船学、学問の方に移行してきました。有名ないろいろな教科書にもよく出てきますけれども、ガリレオ・ガリレイなり、ニュートン、それからオイラー、これはオイラー角な

りオイラーの定理などがございますけれども、中学校、高校の理科・物理で出てくる有名な科学者、数学者、大数学者たち、そういう方たちが、実は造船の論文、造船学に関連するいろいろな研究論文を発表しておられるわけです。力学なり数学の歴史的な発達の各段階で、実は造船学が非常にターゲットになって、偉大な数学者なり科学者の方たちがいろいろな研究論文を発表されて、ただ、小学校、中学校、高校ではなかなか物理の講義をなされる先生の中でも、それまではちょっと言及をしていただけなのではないかと思うのですけれども、それほど科学あるいは数学を勉強するときに、造船学というものが非常にバックにあるのだということを若い人にぜひ知っていただきたい。

それともう1つ、現在非常に問題になっておりますけれども、地球環境問題、これは地球の表面を3分の2なり70%海が占めているわけですから、当然地球環境問題を考えるときに海の視点を除外して解決策を考えることはまず不可能である。だから海のことを考えながら地球環境問題を対処する。その対処する人材というのは、やはり海事あるいは海洋、あるいは造船に携わる技術者である。そ

ういうことを若い人にぜひ伝えて、それにぜひ飛び込んでいただきたいと思っています。

先ほどからリーフデ号の話が出ております。私、臼杵にお邪魔して非常に名譽に思っているのですけれども、リーフデ号のことを考えるときに、海事産業の人材育成の立場から、私はこういうふうに考えます。太平洋、南太平洋、マゼラン海峡、大西洋、そういう大海原を渡ってリーフデ号は臼杵湾に到達したわけです。だから青少年がもし臼杵湾を見たときには、非常に大航海のはるか先にヨーロッパのオランダ、アムステルダム、それからロッテルダムが続いているのだと。そういうことを若い青少年が思い浮かべるような教育、あるいは環境の枠組みをつくってやらないうと、なかなか海事産業の方に若い人が入ってきていただけないのではないかと思います。

この臼杵の地で船がつくられます。その船は日本の海、それから世界の海を駆けめぐり活躍しております。これは貿易立国の日本にとって非常に大きな貢献をしていると思うのですが、例えば車をつくる車産業、それからIT、最先端の非常に人気がある産業というのも非常に大事なのですけれども、つくられた車あるいはその部品は、船によって輸出さ

れます。自動車運搬船、それからコンテナ船で輸出されるということです。それと、車をつくられる材料の鉄鉱石なり石炭、エネルギーというのも、すべて船で輸入される。それほど船は大事である、海事というものは大事なのだ、そのことを若い人に伝えなければいけないのです。「ノーブレス・オブリージユ」という、これはフランス語だそうだけれども、しかるべき世界的地位にある方とい



うのは責任を伴う、これは必要ならば自己犠牲を払う心の用意があるという言葉だそうですが、日本の将来を支えなければいけない産業、そういう仕事に若い人が来ていただくためには、望まれている仕事というのは、そういう「ノーブレス・オブリージュ」というようなことを要求されるような仕事なのだと、そういうことを若い人に訴えることがまず第一なのです。もう1つ、若い人を取り巻く社会、市民の方なり国民の方、そういう方たちが若い人たちに、こういうふうには日本の将来にとって大事な仕事であるということを周りがぜひ要望する、そういう社会の枠組みをつくらないと、若い人がなかなか海事産業の方には来ていただけないのではないかと。これは大学、高校、中学校、小学校の教育機関のみで対処できる問題ではございません。これは社会の枠組みを考えるとということですから、恐らく政治の力、先生方お見えになっておりますので、ぜひ「ノーブレス・オブリージュ」という、そういう非常に高貴な義務を負う仕事、大事な仕事があるのだと、そういうことを若い人たちに訴えるという社会の枠組みをつくることにぜひリーダーシップを発揮していただいて、海事産業に多くの若い人

が来るようなことをぜひお願いしたいということで発言を終えさせていただきます。(拍手)

事務局(植村) 新聞先生、どうもありがとうございます。なほ、時間的に押してまいりますので、恐縮でございますが手短にお願いしたいと存じます。

続きまして、「造船業界の技能・技術の伝承について」、大分地域造船技術センター会長兼株式会社臼杵造船所社長であられます福嶋祥人様よりお願いいたします。

福嶋大分地域造船技術センター会長 ただいま御紹介いただきました、大分地域造船技術センターの会長を務めさせていただいております。



ます福嶋でございます。本日は、大分地域の造船業界が直面している課題について発言したいと思っております。

まず第1は、人材確保の問題です。団塊の世代の大量退職に伴う大規模な世代交代到来による人材確保と技術の伝承は、緊急の課題でございます。特に若手社員の技術・技能の伝承が急務です。このため大分県では、大分地域造船技術センターを平成17年に設立し、各企業の若手研修生を受け入れて研修を行っております。このセンターでは、既に80名を超える技能者を送り出しており、各企業の大きい戦力になっております。この技術センターは、国、県、それから佐伯、臼杵両市の御指導、御支援により成り立っているものでありまして、この場をかりて厚くお礼申し上げます。

今、技術センターの大きい問題は、今年度の研修生が昨年度までに比べて大きく減ったということです。その前までは各年40名を超える研修生がいたのですが、現在では27名になっております。各企業に問い合わせしてみますと、新入社員は募集しているが応募者が少ないということです。県内に他の職種の大企業が進出してきた影響もあるかと思えます。

が、造船業がまだ若者の心をとらえていないことが問題だと思っています。我々造船業界としても、進水式の見学会など各種の行事を通じて、人材を確保するために造船業に興味を持ってもらうように努めていきたいと思いますが、関係各位の一層の御援助をお願い申し上げます。

第2は、外国人研修・技能実習制度の問題です。現在、県内の造船各社は、ほとんどが外国人研修実習生を受け入れております。各社ともこの制度を有効に活用しており、研修実習生は明るくまじめで評判がよくて、よく学びよく働くので造船場の大きい戦力にもなっていますし、自国に帰ってからこの研修実習の成果が大いに役に立っているものと思います。しかし問題は、期間が3年間と短いので、少し高度な技術は完全に習得することが難しいということです。この制度の規制緩和、つまり期間延長を図るなどの柔軟な対応が求められると思います。

第3は、環境規制の強化に伴う設備投資に対する支援措置の問題です。国際海事機関（IMO）、ここでバラストタンク部の塗装基準として、耐用年数15年間の厳しい仕様を2008年7月以降の契約船並びに2012

年7月以降の竣工船に適用されることが決定いたしました。この結果、船体ブロックの塗装は従来屋外で塗装していましたが、このままでは塗装基準を満足することができなくなり、専用の450坪ぐらいの塗装工場が必要になります。しかし敷地に余裕がない造船所では、敷地内に塗装工場を設けると工場の配置がえなが必要となり、多額の資金が必要となります。自己資金のみでは賄い切れないため銀行などの融資に頼らざるを得ません。このための低金利融資制度及び税制面での優遇処置を図ることは、中小造船所にとってぜひ必要なことでございます。政治的な支援が強く求められるものです。

第4は、造船用の鋼材の問題です。造船用の鋼材の調達がままならないという事態になりつつあります。必要な時期に必要な鋼材が入荷できない場合、造船所は休日出勤や残業調整、工程調整などの対策を講じておりますが、これがひどくなると船舶の引き渡しの遅延という事態にもなりかねません。大分地域の造船所ではまだそれほど影響は出ておりませんが、他の地域ではそのような造船所も始めたと聞いております。それに加えて、最近鉄鉱石などの原料値上げを背景にし

て、造船所は鉄鋼会社より平成20年度購入の鋼材価格について急激かつ大幅な値上げ要請を受けております。造船業では、契約時に船価を決めることが国際的な商習慣となっております。既に受注した契約船価には今回提示されたような大幅な鋼材の値上がりは見込んでおりません。契約船価の変更はできません。造船業界としては、採算割れが生じるような造船用鋼材の急激かつ大幅な値上げを受け入れることは困難な状況にあります。造船工業会が鉄鋼業界に対して申し入れを行っておりますが、今後の受注価格にコストアップ分が反映できる時期まで鋼材値上げを先延ばしするなど、鉄鋼、造船両業界にとってソフトランディングが可能となる解決策が見出せるよう期待しております。鋼材の安定価格、安定供給が強く求められます。さらにこの影響は、造船業に機器類を提供する船用工業、製造業全般に波及することとなり、経済の失速が懸念されます。ぜひとも国家的な見地からの取り組みが行われることを希望いたします。

以上、長々と述べましたが、造船業の発展のために関係各位のさらなる御指導、御支援をお願いしたいと思います。以上です。（拍

手)

事務局 (植村) 続きまして、「商船高等専門学校
学校の高度化再編について」というテーマ
で、弓削商船高等専門学校学校長落合敏邦様
よりお願いいたします。

落合弓削商船高等専門学校学校長 弓削商船
高専の校長の落合でございます。最近、弓削
商船、広島商船、大島商船、再編・統合があ
るのではないかと御懸念がございまし
て、そのあたりをお話してくれということが
ございました。そんなことでお話しさせてい
ただきたいと思っております。

広島も弓削も大島もそうでございますけれ
ども、過去100年以上にわたって社会の要



請にこたえ、その使命を果たしてきておりま
す。弓削商船は今年108年目になります。

昨今、社会・経済環境の変化や高専を取り巻
く状況が大きく変化する中で、教育研究資源
を結集することによりまして、教育の質の今
までの以上の向上、さらに地域社会のニーズな
どに的確に対応し、個性を持った高専を目指
して高度化再編を考えております。統合・再
編という言葉遣いではございません。現在の
3つのキャンパスは残して、より教育の質を
高める、また、社会のニーズにこたえる、そ
ういうふうな高度化した再編計画を考えてい
るということでございます。19年度、昨年度
からそういう検討に入っております。海事技
術者教育のあり方、工業系学科のあり方、練
習船の共同運航について検討を行っておりま
す。あわせて、中央教育審議会の大学分
科会では、16年ぶりに高等専門学校特別委員
会がスタートしております。ですから、その
審議動向、それから独立行政法人整理合理化
計画の高専機構にかかわる個別措置の動向、
並びに国土交通省の船員教育のあり方に関す
る検討会の報告、そのようなものを踏まえて
高度化再編を図っていききたいと考えておりま
す。

特に弓削商船高専におきましては、海事都
市宣言をしております尾道市並びに今治市の
ちようど中間にございまして、海事産業の教
育をする弓削商船高専、非常に責務を感じて
いる次第でございます。多くの学生がこの海
事産業に魅力を感じるような世の中になって
いただきたいということを願っております。

以上で終わります。(拍手)

事務局 (植村) 続きまして、「水産・海洋高
等学校の現状」につきまして、大分県立海洋
科学高等学校教頭児玉博和先生にお願いいた
します。

児玉大分県立海洋科学高等学校教頭 地元
にあります海洋科学高校の教頭の児玉と申しま
す。よろしく願います。

全国で水産海洋系の高校は、分校を含めて
47校あります。近年の少子化、産業構造の変
化によって志願者数が減って、高校の統廃合
が進んでおります。水産の単独校は現在28校
にまで減少しています。大分県も、高校の後
期再編整備計画の素案の中で、本校も将来分
校化という方針が出されています。また、全
国の水産海洋系高校が保有する100トン以
上の実習船は38隻あります。建造費等の関係
から複数県での共同運航も検討されております。



して、耐用年数が近づき、代船建造を予定している学校にも影響が出ています。

全国47校のうち、海技士養成を目的とした専攻科、これは高校3年を卒業して、さらに2年間の課程であります。この専攻科課程を有する学校は本校を含めて27校あります。生徒数は少ないのですが、修了時に3級海技士の航海または機関の免許を取得できます。そのため即戦力に近い人材を水産・海運界に送り出しております。しかし、内航船員の高齢化、船員不足等言われておりますけれども、本科、つまり高校3年を卒業する生徒を対象にした求人数は少ないです。海技士免許を保有した者、それとか経験者を必要とする

船会社がほとんどのため、なかなか生徒の就職に結びついていないのが現状であります。

そこで要望といたしまして、水産海洋系高校における教育の1つであります海技士の養成は、内航船員の確保に重要な役割を担っていると思います。今後とも、水産海洋系高校の教育の一層の促進と充実を図っていただきたいと思っています。

次に、海技士免許取得のために、水産海洋系高校などの学校卒業生に対して、乗船履歴の特例というものがあります。これは4級海技士の場合は3年が2年、5級海技士の場合は3年が1年6カ月に短縮されます。これらのさらなる短縮ができれば、海運業界に必要な人材の早期育成も可能ではないかと考えます。また、海、船に対する生徒の興味、関心を深めるためにも、海事関係の就業体験、つまりインターンシップでありますけれども、これの受け入れ企業の拡大と、海運業界におきましては高校3年を卒業する生徒の受け入れ体制の整備をお願いしたいと思います。さらには、海事関連産業が若者に魅力ある就業場所となるような条件整備、例えば賃金とか待遇改善等が図られることを希望いたします。以上で発言を終わります。(拍手)



事務局(植村) 続きまして「内航船員不足問題について」、九州地方海運組合連合会会長、木許作太様お願いいたします。

木許九州地方海運組合連合会会長 ただいま御紹介いただきました、九海連の会長をしております木許でございます。

本日は海事振興連盟主催の「大分タウンミーティング」について、国会議員の先生方を初め地元市長さんや副知事さん、それに海事関係の方々が多数参加いたしました。このようない意見交換の場を設けていただきまして、まことにありがとうございます。それに、国交省から春成海事局長様を初め、幹部の方々も多数出席をしていただいております。海事

局の皆さん方には、常日ごろより運輸行政について、我々業界に対し格別な御支援、御指導を賜りまして、まことにありがとうございます。

我々内航海運業界は、3年ほど前より改正船員法の施行によりまして、連続して16時間以上航行する船舶につきましては6級以上の資格を持った甲板部職員を3名以上乗船することが義務づけられ、船員問題が大きくクローズアップしたわけでございます。国交省としても、船員教育のあり方に関する検討会を立ち上げ、新6級海技士資格について、3・5カ月間の養成コースが決まり、昨年、上期と下期に分け各20名ずつ、年間40名の受講生が規定の養成コースを修了しております。さらに今年は4回開催をいたしまして、年間80名以上の受講生を養成することにしております。我々業界といたしましても、常に定員を確保できますように、受講生の掘り起こしに力を入れているところでございます。

なお、昨年、総連合会の船員政策委員会におきまして、若年船員を確保するためのPR用のDVDを制作することを決めていたわけでございますが、今年に入りまして、1月に「海へ」というテーマでビデオができ上が

り、各地区の海員組合や学校関係に配布しております。それに、昨年の4月20日、海洋基本法が制定されまして、全国に先駆けて先月の24日に佐伯市役所において海事地域人材確保連携協議会の設立総会が開催されたわけでございます。このように官民一体となつて人材確保に取り組んでいるところでございます。

なお、我々内航海運業界の現在の船員さんの総数は、約3万人とされておりまして、年間1000人以上の補充船員がどうしても必要でございます。国交省の平成18年度の調査によりまして、船員教育機関の卒業生が648名で、そのうち船舶に乗船している生徒が454名、残りが陸上の企業などに就職しているのではないかと考えております。それに昨年から実施されております6級海技士資格の3・5カ月間の養成コースが40名でございますので、それを含めまして補充船員としては大幅に不足しているわけでございます。

なお、2・3年前になりますけれども、総連合会の船員政策委員会におきまして、内航船に乗り組む船員の平均年齢を調査したことがございますが、当時平均年齢は50・5歳でございました。現在では52・53歳ということ

でございます。RORO船やコンテナ船、いわゆるモーダルシフト船でございますが、そういう船舶については若年船員も多数乗船しておりますけれども、749総トン未満の小型船については、60歳前後の高齢化した船員が大部分を占めているわけでございまして、近い将来、船員不足で船がとまるのではないだろうかと思念している次第でございます。

なお、皆さんも御存じだと思いますけれども、現在、沿海区域につきましては、国内の陸岸から20海里以内と定めているわけでございますが、これについては機帆船時代に決めたことだと聞いております。現在、内航船は大型化され、多数の船舶が10マイル以上のスピードを保持し航行しているわけでございます。それに、レーダーやほかの航海計器類につきましても非常に性能がよくて、50海里沖を航行しておりますけれども陸岸が鮮明に映るわけでございます。特に濃霧のときには、海上は穏やかでございまして、50海里沖を航行することによってそれだけ航路の幅が広がるわけでございますので、衝突事故件数も減少いたしますし、時間の短縮ができ、高騰している燃料の節約にもなるわけでございます。そこで私としては、現在の沿海区域20海里を50

海里まで拡大していただきたく要望する次第でございます。

この件については、国際法ではございませんで、国内で決めることができると聞いております。現在の時代に合致した航行区域の設定について、先月開催されました総連合会の理事会におきまして私が提案したわけでございます。それについて上野会長が、次の政策委員会において検討したいという話をしていただきました。その後、開催されました全国海運組合連合会の理事会におきましても、その旨報告をいたしまして、改めて理事会に諮りましたところ、全員一致で承認をしております。それにつきまして、全海連といたしましても会長名で、既に総連合会に対し要望書を提出しております。私としても、機帆船時代に決めた航行区域がいまだに続いていること自体不思議に思っておりますし、当時と比較いたしますと現在の内航船の設備や性能は格段の違いがあるわけでございます。年々改善をされ、よくなっているわけでございます。そこで、現代の時代に合った見直し時期に来ているのではないかと私は思っております。なお、今年は北海道の洞爺湖におきまして、7月7日～9日の3日間サミットが開催

されることになっております。主なテーマとしては環境問題を取り上げると聞いておりますので、そういう面においても今がチャンスではないかと思っております。今日は国会議員の先生方や国交省の幹部の方々が多数見えておりますので、私が見たいま申し上げた航行区域の拡大について、ぜひとも検討していただきたくお願いする次第でございます。以上でございます。（拍手）

事務局（植村） 続きまして、「外航海運業の現状と課題」というテーマで、日本船主協会副会長飯塚孜様お願いいたします。

飯塚日本船主協会副会長 日本船主協会の飯塚でございます。本日はこのような発言の機会を与えていただきまして、厚く御礼申し上げます。私の題目は、「外航海運の現状と課題」という大変幅広いものでございますけれども、時間の関係もありますので2～3の課題に絞って発言させていただきます。

まず、外航海運業の特徴を端的に申しますと、世界単一のフリーマーケットで、世界各国の海運業と熾烈な競争の場で商売をしているということでございます。敷衍しますと、海運業における荷主である顧客も、燃料費、船員費などの主要コストも、何ら国境もない



ところで取引され、新規航路の開設などについての政府の規制も全くありませんし、言ってみれば個別企業の努力のみによって競争力に差がつく大変厳しい状況に置かれているということが言えると思います。このことを、まず御理解願いたいと思います。

我が国の海運業は、全体として見ますと、今やその船腹量、売上規模では世界第1と言つてよいと思いますが、それが今後維持拡大されていくためには、何より先進海運国に比し、海運政策の場にあつて劣後の状態に置かれてはならないというふうに考えております。すなわち、基本的にイコールフッティングというものが維持されなければならないと

考えております。

このような状況のもとで、世界の海運先進国が皆自国の海運産業を非常に重要なものとみなし、さまざまな海運政策を講じております。その中で最も重要なものが、トン数標準税制であると考えます。これは海運業の利益を実際の利益とは別に運航トン数に応じてみなし利益を計上し、それに税率を乗じて課税するもので、そのほかトン数税制を導入している国以外に軽課税国というものもありますので、それを含めると世界の70%の船腹がこの制度を採用しております。現在のように外航海運業が多くの利益を計上してまいりますと、みなし利益の計上が実際の利益より低くなることから、この制度の採用国と非採用国では税額に莫大な差ができ、トン数税制を採用した企業のキュッシュフロアの差がそのまま競争力の差として出てまいります。

一例として申し上げますと、世界最大のコンテナ会社というか、海運会社にデンマークのマースクという会社があります。これと日本の日本郵船、商船三井、Kライン、この3社の連結ベースの業績をざっと比較しますと、2004年、2005年、2006年の平均で申し上げますと、例えばマースクラ

インは売り上げが2兆7000億、利益が2000億、それに対して税金が340億、プロフィットが1700億という状況です。

3社平均して、1社ベースで申し上げますと、3社では、この3年間の平均ですが、1兆4000億の売り上げ、1300億の経常、これも大層な額なのですが、これに対して税金が500億、プロフィットが800億。この数字がそのままキュッシュフローにつながるかどうかはちょっとわからないところがありますけれども、各年で900億ぐらいのキュッシュフロアの差が生じることになります。例えばLNG船で、一番高い船ですけれども、これが1隻250億ぐらいだとすれば、4隻弱のものがマースクは、ただと言ったらおかしいのですけれども、金利なしでつくれるということになって、これだけの相当な差が出てくるというふうに考えます。

私どもはこういうトン数標準税制をまだ採用しておりません。しかしながら、私ども船主協会はこの数年間、我が国海運業者が諸外国との競争に伍していくため、局長をはじめとして、大変御努力をいただきまして、世界標準のトン数税制が導入の運びとなりまし

て、今国会の審議を待っております。国会の審議を通過して法律になれば、来年度からこれが採用されることになりまして、この場をかりて厚く御礼申し上げます。

先ほど世界第1の海運国と申し上げましたけれど、この実態を見ますと、例えば外航海運の運航隻数は今2200隻ぐらいだと思えます。そのうちの日本籍船は100隻弱。これに携わる日本人の外航海運の船員さんは2600人ということです。外航海運の船員の数は、昭和47、48年がピークだったと思いますけれど、このときは5万人弱いたというふうに、記憶は定かではありませんが、そういうことです。これが今は2600人になっている。隻数においては100隻以下、約5%ということになっております。このトン数標準税制が適用されるのは日本籍船だけというところに今のところなっております、まだ諸外国に伍して十分な税制とは言えません。これは、これから各海運会社が努力して日本籍船をふやす。政府、先生方に、さらにこれを拡大するようにお望みしたいと思います。それから船員ですが、2600人ということですので、日本人の船員のあり方というのは、今や海運にとって一番大事なのは安全



運航でございます。したがって、船で安全運航に徹してもらうということが一番大事なのですが、それと同時に陸上の方でいろいろと船をコントロールする、コスト管理をする、さまざまな管理をするということも非常に大事でございます。それも含めて今日本人の船員増については考えております。そういうことで、なかなか全体として考えると、船員さんだけをふやすわけにもいかないのですが。

それと、話は変わりますけれども、2200隻のうち、備船もありますのでどのぐらいかわかりませんが、1700、1800隻が日本の海運業が持っている便宜置籍船も含めた数ということとすれば、1隻20数人乗るとして、予備員も含めれば30数人乗る。そうすると全体で6万人ぐらい乗らないといけないということになりますけれども、このうちの70%がフィリピン人です。部員さんも含めたフィリピン人。それから、先ほどの2600人と言えば、3%か4%しか日本人はおりません。こういう中で船員さんをどうするかということを考えていかなければいけないのですが、これは大きな課題だと思いますが、この辺については海運会社それぞれ頭を痛めているところでございまして、これからじっくり検討していきたいと思っております。

それから、トン数税制と同様に重要なものが、平成21年3月末に期限を迎える船舶の特別償却制度でございます。こちらも世界の海運諸国は日本より優位の制度を整備しております。皆様御既承のとおり、租税特別措置の大幅な見直し議論が行われておりますので、相当に厳しい状況が予想されますが、先生方

そして国交省初め関係者の皆様の御協力を得て、ぜひともこの特価を維持していただきたいと思っておりますので、引き続き御指導くださいますようお願いいたします。

最後に、今さら申すまでもありませんが、資源の乏しい島国である我が国にとり、海事業業はなくてはならない産業でございます。そして、ここ臼杵の基幹産業の1つである造船業は、私ども海運を支えてくれている大事な産業でございます。造船業あつての海運業ですので、ぜひとも頑張っていたきたいと思っております。どうもありがとうございます。(拍手)

事務局（植村） 続きまして、「外航オーナー会社が直面している船員確保の現状」というテーマで、外航オーナーズ協会副会長林忠男様よりお願いいたします。

林外航オーナーズ協会副会長 外航オーナーズ協会副会長の林でございます。私どもの団体は、中堅のオーナー会社及び船舶会社、船舶管理会社21社から成り立っております。こうした観点から、我々が直面している問題についてお話をさせていただきたいと思っております。

先ほどのお話のとおり、外航海運会社というのは、日本人の船員に対する依存度は非常



に低うございます。私どもが使っている船員あるいは陸上に勤めている海上従業員のうちの約3〜5%ぐらいにしかありません。しかし、日本人船員の持っている役割は非常に重要でございます。すなわち日本の海運会社、外航海運会社として、安定輸送に貢献できる日本人の会社をつくる、維持していく、すなわち海技の伝承を行わなければならない。それから、日本のお客様に対する支援のできる会社をつくらなければ、我々の説明責任が果たせない。3つ目は、我々が使っている外国人の船員を指導したり、あるいは是正したり、こういう役割を日本人の船員にやつてもらわなければならない。したがって、かなり

の部分で外国人船員に依存はしながらも、日本人を確保していかなければいけない。それが今、非常に難しい状態になっています。大手の海運会社は、確かに優秀な卒業生を確保しています。我々中小の海運会社あるいは船舶管理会社に、なかなか人が回ってこない。採用できたとしても外航海運に乗せようと思うと、日本の海技資格をとらなければいけない。この資格試験が通らない。採用できない。そういう苦労に我々は直面しております。今、我々の外航海運会社は、過去苦しいときがありましたので、すごい勢いで日本人の数を減らしてきました。それで、もう1つの問題は、残っている船員が団塊の世代に直面しておりますので、今細々と採り続けている日本人の海技者がある程度成長してくれるところまで年寄りの船員の人に頑張ってもらわなければならない。現在、定年になる人に、65まで頑張れと言っていたのが、今私が言っているのは、働けるまで働け、そうしないとこの会社はもたないよということをずっと言い続けています。どうしても皆さん方の話を総合すると、若い人に魅力のある海事産業をどうやってつくっていくかということ、我々全員の課題だろう。すなわち海技関

係の学校、産業に従事してくれる若者をどうやってふやしていくかということが、我々が団結してやらなければいけないことだと思っております。ぜひともこの点から、先生方に御支援をお願いしたいと思います。

簡単ではございますけれども、ごあいさつとさせていただきます。ありがとうございます。（拍手）

岩屋衆議院議員 それぞれの方に大変貴重な御意見を出していただきました。ありがとうございます、ございました。まだ言い足りないというか、時間が足りなかったのではないかなと思います。海洋立国と言いながら、造船を支える人材、それから船員さん、非常に現場の状況には厳しいものがあるということが、ただいまのそれぞれの御意見を伺って痛感をさせられているところでございます。

本日は国土交通省、それから文部科学省の幹部の皆さんにもおいでいただきありがとうございますので、ただいまいただきました御意見、御要望について、行政サイドからひとつ御意見をちょうだいしたいと思います。では、海事局長さんから。

春成国土交通省海事局長 私、国土交通省の海事局長の春成でございますが、私の方から



お答えといえますか、先ほど来お示しいただきました御意見につきまして若干お答えをさせていただきますと思います。すべてに事細かくきちんとお答えできるか自信はございませんけれども、まずは、一般的に御意見が多かったのは、人材の育成により重点的に力を使うべきである、若い人に海事産業に魅力を感じていただくように意を用いるべきであるという意見が多かったと記憶しますの

で、そちらに関して一般的なところからお答えさせていただきます。

私ども、今、先生方、委員の方々がおっしゃった事実認識、外航海運の日本人船員が2600名しかいない、あるいは内航において現在3万人いるものが5年以内に2割ぐらい足りなくなるとか、あるいは造船業におきましても非常に人手不足が深刻化していて、いわゆる外国人研修員の期間を延長してほしい、そういった御要望の認識について当然私どもも全く同感でございます。そういう意味で、昨年、秋口でございますけれども、海事関係の産業及び行政機関、教育機関を含めて、すべての関係機関の方々に次世代人材育成推進会議というものを組織していただきました。これは中央におきまして設置させていただきますまして、私ども海事局はその事務局を務めておりますけれども、その関係団体がすべて集まりまして、できる限り数値目標を持って一定の広報ないし、いわゆるリクルートということに視点を絞って、いろいろな行動を起こそうじゃないかと。例えば30万人の若者の海体験計画とか、あるいは今年の4月からちようど私どもこの会議の成果として実施しておりますけれども、「海の仕事・com」

という名前のサイトをインターネット上に設けまして、そちらを開いていただきますと非常にわかりやすく、あえて言いますと小学校高学年の方でもおわかりになるようなポータルサイトがございます、それをクリックしていただければ、造船業、海運業、船用工業、あるいは内航、外航、あるいは場合によっては海上保安官等も含めて、その人がどういう仕事で、どういうところであればどういう未来が待っているかというようなことをわかるようなこととしてございます。

それから、会議あるいはそういうものの動きでございますけれども、これは実は中央だけではなくて地方でも、例えば九州でも既にこういった次世代人材推進育成会議が設置されておりますし、先ほど御紹介いただきましたようにこの3月に佐伯市の方で海事地域人材確保連携連絡協議会というものを立ち上げていただいております。こういったところでリクルートを中心として御協議いただいて、実は関係の機関の方が集まって議論しますと、お互いにダブった広報なんかをやっていることがありまして、意外に一緒になるとより効率よく、より視点を絞ったこともできるなということがございます。私ども今の佐伯

市で立ち上げていただきました、これは衛藤先生に多大な御尽力をいただいておりますけれども、私も実は今年度の予算をつけてございますので、私も一緒にやってこれを支えていきたいというふうに思っております。

さらに内航関連ですと、内航フォーラムという形でこのような会議、もう少し小ぶりでございますけれども、既に人材育成に的を絞って各界の先生方に、学識者にもお集まりいただきましてミニシンポジウムをやっております。これは東京と、現在までに今治、広島という地区でやってございまして、ここには荷主の方々も場合によっては参加していただいております。そうしたことで、これは内航に絞ってございますけれども、内航の仕事の重要性和それに対する若い人により参画していただくための手立てといったもの。私もここで、ある先生方から今叱咤激励いただいておりますのは、平成の海援隊をぜひ組織しなさいと、それを全国行脚することによって、若い人たちにそういう新しい魅力というもの、そこで言われたことは、私もに対応しての批判でございますけれども、海事産業に従事する人たちの職業としてのブランド化を図りなさい、それができていないから若い

人が来ないんですよという厳しい御指摘もいただいております、とにかくそういうことを今後続けていきたいと思っております。

それから、予算の関連について申し上げますけれども、先ほど来新6級のこと等々ありますけれども、特に内航船員の関係、これは内航業界は非常に中小零細が多いわけでございます。みずから新人を抱え込んで訓練することができませんので、私どもの方で、従来は離職者対策をかつてずっと重点的にやっております。これからは人材育成ということで視点を変えまして、金額は少なくとも1億6000万ほどの予算でございますけれども、例えば中小零細であります内航において、連携して共同化ということをやっていたら、ある中核的企業で船舶の管理も人の管理もする。そこで雇って訓練してその人をグループ企業に派遣するような場合に、その若い人の教育訓練費に対して私どもが補助させていただく。あるいは先ほど会長からお話が出ていましたような新6級をお受けいただく、受験していただくための経費について、国の方で幾ばくか持たせていただく。あるいは先ほど来出ていましたように水産高校あるいは一般学校、あるいは場合によって

は自衛隊の方から来ていただくような、結構自衛隊の方は若くしておやめになる方が多いものですから、そういう方から私どもの業界に入っていただく方についての教育訓練費を持たせていただく。具体的には例えばトライアル雇用というものがあって、一定期間会社で採用して、その間の費用を会社と国とで半々に持つ、そういった予算措置も講じてございます。さらには、先ほど申しました佐



伯市で現に立ち上がっている、町全体でまちづくりをしながら海事産業につく人たちを育成するようなことに支援申し上げるというお金も大体用意させていただいております。一般論としてはそういったところでございまして、後ほど造船の関係、特に私どもの技術審議官が参っておりますので、そちらからつけ加えさせていただきます。

それから、個別に幾つか御意見がございましたのでお答えしたいと思っておりますけれども、造船技術センターの福嶋会長がおっしゃっていた、外国人研修制度の3年を5年に延長せよということでございます。これは私どもの海事産業だけに限らず、いわば省庁横断的というか全国的な課題でございます。したがって我々だけで解決できない部分ではございますけれども、そういった御要望があること、御希望があることはよくわかります。関係機関の方にお伝えしますし、私どももフォローさせていただきたいと思っております。

それから設備投資減税の関係で、新しく塗装基準ができたことに伴ういろいろな投資減税のことでございます。これは現在租税特別措置法という形で国会にも出ておりまして、できればそれを成立させていただければと思

っております。

鋼材価格の高騰につきましては、まことにこれは大変な問題だと認識しておりますが、まずは、いわば鉄鋼業界とユーザーである、あるいはお客様でもあるわけですけれども、当事者からまず意見交換もしていただければなど思っております。

海洋高校の児玉教頭がおっしゃっていた乗船履歴の特例の件でございますけれども、御案内のとおり海洋、いわゆる水産関係の高校の方々は通常の方々よりは乗船履歴が既にほぼ半分という形で短縮されております、これをさらに短縮せよというお考えだと思えますけれども、なかなか安全問題などで難しいわけでございます。これも、いずれにしても御相談させていただきたいと思っております。

それから、インターンシップをもっと拡充しろということでございますが、実は、これは内航総連さんの方で多大な御協力をいただいております、既に、例えば夏休みを利用して、いわゆる学校の生徒さんを1週間ないし2週間という形で、これは短期間でありませけれども、やっていただいております。これは、おっしゃるように拡充した方がよろしいかと思っておりますので、私ども内航総連の方と

御協力させていただきたいと思っております。

それから、九海連の会長がおっしゃっていた20海里を50海里にせよという、大変現在の内航海運の置かれた状況からすると設備要件あるいは人の要件と、この部分の軽減については、1つの御炯眼であるし、お考えだと思います。ただ、これは、先ほど乗船履歴のことも申しましたが、やはり安全問題もございしますので、これは総連の方で政策委員会みたいなところで今御検討いただいております。私どももちろんそれと一緒にもう少し個別に議論もさせていただきたいと思っておりますけれども、安全問題であることは御理解いただきたいと思います。

あとは、外航関係のお話につきましては、当然日本人船員が不足していて、外国人を含めてアジアの船員の争奪戦が始まっておりますので、我が国の商船隊を維持する必要な船員をどうやって確保していくかという大きな問題があるかと思えます。それは十分認識しておりますので、私どもも当然一緒になって議論してまいりたいと思っております。

少し造船関係の補足をさせていただきます。
染矢国土交通省大臣官房技術審議官 技術審議官の染矢と申します。どうぞよろしくお願



います。

先ほどございましたけれども、造船関係の人材育成の関係でございます。造船関係は、大きく分けて、新開先生は技術者のことをおっしゃられたのかなと思いますし、福島さんは技能者のことをおっしゃったのかなというふうに思います。いずれにつきましても、短期的な対処と長期的な対処が必要になると思います。

まず、技能者の面につきましては、短期的なということで、福島さんは大分の技術センターの所長をされておりますけれども、これを平成16年から平成19年まで国の補助金で続けさせていただきましてけれども、これにつ

きましては今後とも中小造船工業会の方で引き続き支援をさせていただきたいというふうに考えております。

それから、技術者の短期的な対策としましては、私も平成20年度予算から、海洋環境イニシアチブということで、環境対策ということで、環境面の技術開発とともに、それを支える人材の開発ということで予算を準備しております。今年度は額はごくわずかなのですけれども、これを引き続き来年度以降も要求いたしましたして、額をふやして、大学における造船の教育、あるいは企業に就職している方々のEラーニング等に対応していきたいというふうに考えております。

それから、長期的な問題としましては、先ほど来海事産業の次世代人材育成推進協議会ということでございますけれども、やはり若い方々に造船あるいは海事というものについてより魅力を持って、就職してそこに明るい未来があるんだという形がわかるようなことをやっていただきたいなど。そういうことで、造船所の方では進水式への招待あるいはいろいろなシンポジウム等やつてもらっているわけでございますけれども、これらに引き続き御協力をお願いしたいと考えておりま

す。ぜひ、若い方に夢を持って海事産業に進んでいただきたいというふうに考えております。以上です。

岩屋衆議院議員 ありがとうございます。国交省からはほかに補足はないですか。

では、本日は文科省から安藤参事官がお見えでございますので、人材育成に関する話が大部分出ておりましたが、文科省の方から願います。

安藤文科科学省初等中等教育局参事官 ありがとうございます。文科科学省の初等中等教育局の参事官の安藤でございます。職業教育を担当させていただいております。

本日は、衛藤先生、そして海事振興連盟よ



りお声をかけていただきまして、本当にありがとうございます。そして、こういう場に学校の関係者、教育関係の私どもをお招きいただきまして、本当にありがたいと思っております。

特に工業高校とか水産高校ということでお話を申し上げさせていただきますと、私どもの方では、こういった高校は地域の産業を支える人材を送り出すという使命を持っているわけでございます。それで、今、将来のスペシャリストを育成するという考え方で、高校の活性化ということでいろいろな施策をとってきているところでございます。

その1つを紹介させていただきますと、やはり高校と地域の産業、この連携、これを強化したいということでございます。いろいろな形の連携というものがございすけれども、学校側からすれば生徒を企業実習という形で企業側に受け入れていただく、あるいは企業の技術者の方に来ていただく、学校の指導を支えていただくといったこと、あるいは企業の側からすれば、学校の生徒あるいは先生方を指導することで、そういった形で受け入れの体制づくりにも役立てていただく。こういったところを文科省の方でも事業

を推進することで支援をしているところでございます。

これは私の印象でございすけれども、やはりまだまだ学校の方と企業、産業の方とのコミュニケーションが、地域によってですけれども十分でないというところがございます。地域によってはなかなか教育サイドの方が話に出てこないという話であったり、逆の話もまた地域によっては聞こえたりしております。地域でいろいろな状況があらうかと思えますけれども、地域の中で行政、そして学校と企業現場、いろいろな層があるかと思えますけれども、コミュニケーションの場をつくっていただくところが非常に重要であろうと思っております。そういった取り組みを私どもも県の教育委員会とも話をしながら進めているところでございます。これは産業界側の話でもありますので、知事部局の方と十分な連携が必要になってくるものでございますので、これも教育委員会と知事部局の方とのいろいろな形での密接な連携といったところを今話をしているところでございます。

また、特に中学生も含めてでございますけれども、やはり就業観、職業観というところ、これをどう育成していくのかというところ

も、これもまた教育サイドの課題として考えているところでございます。魅力ある現場をつくる、これはもとより大事なことでございますけれども、そういったところを生徒たち実際に理解をしてもらうところが大事だと思っておりますので、先ほど来出ておりましたインターシップといったこと、まさに職場体験といった体験活動、これを学校側に対しては私ども推奨しているところでございます。したがって、受け入れていただく企業の方でも、さらに御協力をいただければと思っています。

最近の傾向では、やはり就職を希望する子供の数というものが下がってきているということ、つまり進学意識が高まっているところでございます。これは学校現場でも非常に苦労をしているところだろうと思っています。いろいろな形で生徒のニーズが多様化しておりますので、そういった意味で子供に対して就職をすること、あるいはある産業界で働くこと、こういったところの意義を理解していただく、こういったところも非常に大事であらうと思っておりますので、これは先ほどのような体験活動、あるいは私どもも産業界に役立つ教育ということで、全国の都道府県と

も連携をとりながら産業教育フェアといったもので普及啓発活動もしているところでございますので、こういったいろいろな普及啓発活動、こういったところにも力を入れていきたいと思っております。以上でございます。

岩屋衆議院議員 ありがとうございます。

会場の方からも御意見があれば、今日は各代表の方々から先ほどさまざまな角度からの御意見はちょうだいしておりますが、せっかく国交省も文科省も来ておりますので、会場からぜひこれだけということがございましたら、どうぞ遠慮なくおっしゃってください。どうぞ。

地元事業者 今日は貴重な時間にこのようなすばらしいタウンミーティングを開いていただきましてありがとうございます。

私は、今日のテーマであります船員さん問題、それから造船所の工員さん問題について少しお話ししたいがございます。私も、先ほど発表しました木許会長さんが、身内のことを褒めるのはどうかと思うのですが、高校卒業以上の人は6カ月の研修で6級をとれるというような、孤軍奮闘しまして総連で委員長さんをおやりになって、最初に国

交省さんの方に行ったけれど、名刺も受け取ってもらえないような雰囲気であったというような話を聞きましたが、会長の熱意でこうなりまして、今度は50海里ということで、私どもも地元として頑張ってもらいたいと思います。

それはさておきまして、私は昨年の12月に、本日御出席の海洋科学さんの方からのお招きをいただきまして、70分ばかり「内航海



運の現状と産業界における役割」というテーマで、素人ですが講演させてもらいまして、生徒の皆さんの意見を少し聞きましたので、それを参考にしながらちょっとお願いなのですけれども。時間がございませんから簡単に申し上げます、海洋科学高校は、先生方は非常に現在のカリキュラムの中で真剣に子供たちに教えていることを私ひしひしと感じておりますが、何せ先ほどの先生方のお話のとおり、価値観の多様化といいますが、子供たちも何をやっていいのだろうか時々迷ったような意見がよく出まして、私との一問一答もやりました。私は、ここは思い切って、先ほど来皆さん方の御意見が、魅力ある産業にしようとか、それも十分わかります。それはさておきましてお願いしたいのは、海洋科学高校というのは青少年が海事産業に向かう大きな登竜門だと思いますから、お国の方で抜本的に改革をしていただきたい。具体的に、とつびな話で恐縮ですが、できれば私は国立の高校にしてもらいたい。各県に、先ほど先生がおっしゃったように今40校ぐらいあるそうですが、適正配置ということで。と申しますのも、3年間は基礎学科、あとの2年間は実習とかで、即戦力というようなこ

とで、特に内航海運はそれが望みなのです。今各地にごいます高専ですが、5年でやっています、これもたしか国立だと思いが、そういう方式でカリキュラムをもう一回見直してもらったら。専門家の皆さんに、これをひとつお願いしたい。できるかできないかは別で、とつぴな話で恐縮ですが、考えてみてほしいなと思うことが一つです。

それにもう一つつけ加えましたら、魅力があるのはよくわかりますけれども、実際少子化で子供が少ないわけですから、子供に少しでも海事産業に向いてもらうために、お国の方で授業料は不要ということとか、それから、海上保安大学とか自衛隊の方でやっておりますように、月に3万か2万ぐらい奨学金という名目で、年間1人36万ですか、1校大体200人ぐらいの定員として、7200万ぐらいになって、40校だったら30億程度のお国の予算で、そういうことも、海洋国家日本の将来のために、小泉さんがよくおっしゃっていた米百俵の話、こういうような考え方で、将来の問題として考えてもらえたら。文科省の安藤先生、どんなものでしょうか。とつぴな話で恐縮ですけれども。衛藤先生も、ひとつよろしく。

それと、もう1つ、おくれましたけれども、海洋科学に造船科もぜひカリキュラムに入れてほしい。子供たちもそういうような人が何人かおりました。とりとめのない話で恐縮ですけれども、時間がございませので終わります。よろしくお願いいたします。(拍手)

岩屋衆議院議員 大変貴重な御意見をありがとうございます。ありがとうございました。海洋高校の国立化という非常に斬新なアイデアが出ましたが、文科省はすぐに答えられないと思いますが、何かコメントがあれば。

安藤文部科学省初等中等教育局参事官 国立という話がありましたけれども、地方分権ということの基本を考えていく中で、なかなか正直言っただけのところはございまして、むしろ私どもの方は県立あるいは市立の学校が、学校づくりあるいは教育の充実を図っていく、こういったところをどうやって支援をしていくのかといったところを考えているところでございます。授業料の話も、そういった中で、国の方でどうという話はなかなか申し上げられないので、ちょっとお答えにはならないですけれども、御容赦いただきましたと思います。

もっとしっかりした教育をという話で、特に高専化をしたらどうかといったようなお話が今ございました。就学の期間を長くとって技術力あるいは知識を高める、そういった方法というものは、意味のあるところというのは確かにございます。ただ、生徒自身も実際にはいろいろなお子さんがおります。いろいろなニーズがあるという意味でございすけれども、本当に5年にしていくのがいいのか、高専のような形にしていくのがいいのか、高専のようにはしていくのがいいのかというところは、よく考えないといけないと思っております。3年で現場に出ていく子供、あるいは高等専門学校のように5年学んで現場に出ていくような子供、いろいろなタイプが考えられるかと思えますけれども、これは、学校のつくり方という意味では、地域でどういう形で学校の人材を活用していくのか、受け入れて活用していくのか、こういったところをはっきりさせるといったところも重要だと思っております。地域あるいは地域の産業の方から、そういう面でのメッセージを学校あるいは教育サイド、あるいは本当に知事部局、こういったところにつけていただくところも重要になってくると思いますので、そういった意味で、先ほどの繰り返し

しになりますけれども、やはり教育サイドと産業サイドのコミュニケーションというものを高めていくところが大事だろうと思っています。

岩屋衆議院議員 急な話でもありますし、文科省の担当者としてはこう答えるしかないということだと思います。ぜひ海事振興連盟の方で、衛藤先生初め私ども持ち帰って1回検討してみたいと思います。やはり政治的にブレイクスルーしないとなかなか難しい話だと思います。

さて、会場からもまだ御意見をいただきましたのですが、時間が押してまいりましたので、本日は国会の先生方もたくさん来ていただいていますので、恐れ入りますが1人2分ぐらい、今の議論についてコメントをいただければと思います。まず、重野安正先生。

重野衆議院議員 ただいま紹介をいただきました衆議院議員の地元の重野安正です。私もこの議員連盟に入らせていただいて関心は持っておりますけれども、私は設計図をかくほど能力はないわけでありまして。しかし、今日、造船にかかわる方々、あるいは海洋にかかわるいろいろな角度からの話を聞かせていただきました。私が一番印象に残ったのは、



例えば大学のその学部に行って、そしてその学部が目指す産業に就職しているのが4分の1ぐらいという話。あるいは高校教育においてもそういうふうに、その辺のところのミスマッチということ、つまり入るときは勇躍海で頑張るぞ、あるいは漁業で頑張るぞと、そういう気持ちで入って、3年たったらその情熱が消え失せてしまう。そういうところに我々が克服しなければならぬ大きな課題があるのだという現実を直視させられました。そういう問題意識を持ちながら、本当に若者のそういう夢と希望がずっと続いて持ちこたえられるような環境をつくるために、私も与えられた任務を一生懸命果たしていきたい。

そういう感想であります。ありがとうございます。（拍手）

岩屋衆議院議員 ありがとうございます。続いて、吉良州司先生お願いします。

吉良衆議院議員 皆さんこんにちは。御紹介いただきました衆議院議員の吉良州司です。まずは、遅参をいたしまして大変申しわけございませんでした。また、この海事振興連盟にまだ名前を連ねておりませんので、早々に名前を連ねさせていただきたいと思っています。というのも、自己紹介も兼ねて言わせていただくと、私、議員になる前は商社勤めでありまして、電力プラントが専門であったのですけれども、20数年間いたなかの営業でのおつき合いが、ほとんどが造船各社でありました。というのは、もう言うまでもないことでありますけれども、一部のプラント専門会社、日揮だとか千代田化工、東洋エンジンアリングとかを除きますと、三菱重工さん、三井造船さん、石川島播磨さん、住友重機さん、日立造船さん、いわゆるプラント業界と名のつくところに名を連ねているのはほとんどが造船業界でありまして、私もプラント屋でありましたので、これらの会社とずっとおつき合いをさせていただいております。手



前みそのつもりではないのですが、1980年代後半の造船不況の折には、当時政府が造船不況対策ということでいろいろなバージ搭載型の発電設備とかを海外に売ったりしていたのですけれども、私も三井造船さんの発電設備をエジプトに売らせてもらったり、政治という形ではなくて民間の現場から一緒に闘ったといいますか、やらせてもらった立場でありました。そういう意味で、私自身は日本の造船業界が日本のプラントを支えている、こういうふうにも思っております、先ほど来話のございます技術の伝承、そして人材の確保と育成、これは国家の存立にかかわる問題だというふうにも思っているところであります。

私も、この海事振興連盟には入っておりますけれども、海洋基本法の推進、この議員連盟には名を連ねさせていただいております、この推進基本計画、そのフォローアップ計画のミーティングは必ず出させてもらっております。先日そのミーティングの際に、その目的を記する場がありまして、私自身がどうしても入れてほしいということで文言を盛り込んでもらったことがあります。それは、「この海洋開発が日本の真の独立を守り、そして将来世代への責任を果たす極めて重要な役割を担っている」、その一言でありました。ここにいらっしゃる皆さんは、みんな共有していることでございますけれども、この海事産業、海洋開発、これが21世紀の日本の存立を支える大事な産業活動だというふうにも思っております、私も微力ながら支えていきたいというふうにも思っています。

特にこのような問題については、今騒がれておりますような与党、野党というのはいません。先ほどの推進委員会、議員連盟も超党派の議員連盟でありまして、ここにいらっしゃる衛藤先生、岩屋先生ともにスクラムを組んで、海事産業、そして海洋開発の発展に尽くしてまいりたいと思っております。以

上であります。(拍手)

岩屋衆議院議員 ありがとうございます。

それから、今日は紅一点、佐賀県から衆議院議員の広津素子先生に来ていただいておりますので、広津先生からも一言お願いいたします。

広津衆議院議員 皆様こんにちは。佐賀3区から来ております衆議院議員の広津素子でございます。図らずも公認問題で有名になってしまっておりますが、その選挙区でございます。私の佐賀3区にも唐津港、伊万里港がありまして、皆様と全く同じ問題意識を持っております。ここにちょうど九大の先生もいらっしゃるので情報として言いますと、今、自民党の中では一生懸命科学技術の進展という



のをやっております。その中には、例えばGPSを使ったり人工衛星を使ったりとか、ロボット化を進めたりとか、機械化をすることによって人材不足、体力がなくなった部分を補っていくというようなことも含まれておりますので、それも徹底的に進めていくといいかと思えます。造船業を花形にしないといけない人がなかなかふえないということもありますので、次世代の造船業というのですか、そういうものに進んでいけるのも1つの案ではないかなと思っております。

あと、高齢化、少子化したということは、高齢まで生きていられるということでございます。つまり長寿になってもまだ体力があるということ。なるべくそういう方は長く働いていただいて、体力がもたない部分は機械化された、ロボット化された部分で補っていくなどということもあるかと思えますし、環境問題も考えますと、ハイブリッド化、名村造船で話をしたことがあるのですが、船も風とのハイブリッド化をしたらいいのではないかなんていろいろアイデアも出ておりまして、新しい船、次世代の船ということも考えていけるかと思えます。皆様方のますますのアイデアを期待申し上げまして、私

のごあいさつにかえさせていただきます。今日はどうもありがとうございます。(拍手)
岩屋衆議院議員 ありがとうございます。続いて、参議院議員の磯崎陽輔先生お願いします。

磯崎参議院議員 皆さんこんにちは。参議院議員の磯崎陽輔でございます。今、大分県の県南の経済は、ほとんど造船が引っ張っております。非常にありがたいことでございますけれども、造船所の社長さんに「もうかっていますか」と聞きますと、「いや、鉄鋼が高いから全然もうかってない」と、何とかしなければいけません。これは北京オリンピックのせいだと思ふので、また鉄の増産も今頑



張っていますから、何とか鉄鋼を下げて造船にもっともつと頑張ってもらって、まず大分県の、特に県南の経済を引っ張っていただきたいと思ひます。

それから、原油、燃油の問題も出ました。まだこれは下がらないで、本当に苦勞をいたしております。これも何とか下げていかなければならないと思ひますけれども、貨物の方は、これは価格転嫁をちゃんとやっていかなければならない。サーチャージをちゃんとやっていく。これは今役所の方ともしっかりと議論をしておりますので、それでやっていきたい。それから、離島の問題が長崎の藤井副知事から出ましたけれども、これも国会がちょっと落着いてきたら、今の道路財源を充てるなんていうことも考えていいと思うのですよね。そういうことで、しっかりこれも頑張つてまいりたいと思ひます。

今日は教育、人材の話が中心でございます。先ほど海洋科学高等学校の教頭からいろいろお話が出ましたけれども、昔の水産高校で、私の母校であります大分舞鶴高校とはラグビーのライバルでございますので、なくなくともさらさら困るわけでございます。私もこれはしっかり守っていききたいと思ひま

す。特に乗船期間の短縮、先ほど局長の方はやや難色の御答弁だったわけでありますけれども、そこだけ下げるとそう言われますので、これは全体を下げる、全体を規制緩和する、そういう方法が多分あると思いますから、そういうことで頑張ってまいりたいと思います。

それから、文科省も、高等学校へ行く前ではもう間に合わないと思います。日本の職業教育は、やはり小学校のころから、特定のところではなくて、いろいろな人がいろいろなところで頑張って働いているということをしちんきちんと小学校のときにたたき込まないと、中学、高校へ入ったらもう悪くなつてますから、すれてますから、鉄は熱いうちに打てで、やはり小学校のときにしっかりと職業教育をやっていく。私はそれが、迂遠なようですが実は早道ではないかと思いた。またどこかでそれは議論させていただきたいと思います。

最後に、外国人の問題は、福岡社長の臼杵造船は本当に物すごくアットホームな感じで外国人を受け入れていると聞いていまして、外国人問題というのはほとんど起きていないのですね。ただ、今から少子化ですから、外

国人をどんどん受け入れていかなければならない時代になってまいります。今の3年を5年にするという話は、私も党の部会の中で検討いたしておりますけれども、外国人ももちろんそういう状況でございますけれども、何としても日本の若者にこの日本の造船・海運業をぜひとも担っていただきたい、そのように思っていますので、皆さんとともに頑張つてまいりますので、どうか皆さんもお力をかしていただきたいと思います。今日はどうもありがとうございました。（拍手）

岩屋衆議院議員 ありがとうございます。

私からも一言だけ申し上げますが、やはり人材育成というのは国策としてやらなければいけない。国策としてやるからには、国がもう少し関与するという方向性がないのかというのが先ほどの会場からの御意見だったと思いますので、海事振興連盟で持ち帰ってみんなで勉強したい、検討したいと思います。

それから、今や保戸島の船もインドネシアの人がいないと動かない、長洲の水産加工も中国の人がいないと工場が回らない。事ほどさように外国人労働者の問題をどうするかというのはまさに国全体の課題だと思っています。高い技能を持った方も含めて、最小限の人材

は日本で養成しなければいけない。しかし足らざる面については、私は外国人労働者基本法みたいなものがそろそろ国で用意されて、受け入れるべき人材はもっと積極的に受け入れるという方向で行くべきではないかと思っております、そういう観点からもこれから勉強させていただきたいと思っております。

■大分タウンミーティング 大分決議（案）

岩屋衆議院議員 さて、まだまだやりたいので、本日の会の取りまとめに入らせていただきたいと思っています。取りまとめの方法でございますが、あらかじめ事務局から配布しております資料、「大分タウンミーティング 大分決議（案）」を用意いたしておりますので、これをもって海事振興連盟の決意とさせていただきますたいと思います。その提案をさせていただきます。事務局から朗読をお願いします。

事務局（植村） ここ大分は、瀬戸内海の西に位置し、豊後水道により外海につながる交通至便の地であり、県土の南部はリアス式海岸で水深深く良港に恵まれ、海運業、造船業

など海事関連産業が隆盛な地である。

本日、海事振興連盟大分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、海事産業の人材育成、特に造船業界の技能・技術の伝承、海運業界の人材育成等を初めとして、旅客、フェリー、離島航路の振興、内航海運、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 造船関係については、団塊世代の退職に伴う大規模な世代交代の到来により、中堅、若手社員を中心とした人材確保と技能・技術の伝承の対応が急務。造船関連集積地域の特性を生かした専門高校における人材育成。外国人研修・技能実習制度の規制緩和（期間延長と受け入れ枠拡大）。環境規制の強化に伴う設備投資に対する支援措置。

2 海事関連の教育機関については、水産・海洋系高校における教育の1つである海技士養成は、内航船員の確保に重要な役割を担っているため、水産・海洋系高校の教育の一層の促進と充実。商船高等専門学校の学生の進路先である海事産業の魅力化。

3 旅客フェリー、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、特に離島住民のライフラインの維持。

4 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。高騰した燃料油の運賃への円滑な転嫁。

5 外航海運については、トン数標準税制関係の法案の早期成立。

といった施策等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、平成21年3月末に期限を迎える船舶の特別償却制度について、外航海運の国際競争力の確保、内航老朽船舶の代替促進及び内航海運事業者、国内旅客船事業者の経営基盤の強化はもとより、造船業等ほかの海事関連産業や他の産業にもその効果は及んでいるものであり、本制度の維持に取り組んでいく。また、海事関連産業の振興、特に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や船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。加えて国、自治体、産業界、教育機関の関係者が連携し、地域の特性を生かした海のまちづくりの推進を図っていく。

また、現在工事中の東九州自動車道の早期完成は、港湾の整備とともに地域の物流がなされ、企業立地が積極的に推進されることとなり、海事産業のさらなる発展に大きく寄与

するものである。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。

岩屋衆議院議員 ありがとうございます。

本決議案に御異議ございませんでしたら、拍手で賛同をお願いしたいと思います。

(拍手・承認)

岩屋衆議院議員 ありがとうございます。

それでは、本内容におきまして、大分タウンミーティング大分決議として対外的に公表させていただきますと思います。

■閉会あいさつ

岩屋衆議院議員 それでは、本会合の終わりに、当連盟副会長の衛藤征士郎先生より一言ごあいさつをちょうだいします。

衛藤副会長 長時間にわたりまして、熱心な会議をありがとうございます。ただいまタウンミーティング大分決議がなされましたが、私も海事振興連盟といたしまして、この決議を産官学、官民連携を密にいたしまして、特に私ども国会におきまして、国策としてのいわゆる海事立国推進、そういう立場でしっかりとした取り組みをしてまいりたいと

思います。

今日は各先生方から貴重な御意見、示唆に富んだ御意見、また極めて触発的、啓発的な御意見をちょうだいいたしました。私ども先生方の御意見を国政にしっかりと反映してまいります。

最後に、皆さんには本当にお忙しいところ、「大分タウンミーティング」のために御協力をいただきました、まことにありがとうございます。



ございました。全員の皆さん方の今後の御活躍と、我が国の海事産業、そして海事立国のために、皆様方の一層の御指導と御尽力を心からお願いを申し上げまして、御礼、閉会のごあいさつとさせていただきます。皆さんありがとうございます。(拍手)

岩屋衆議院議員 ありがとうございます。

拙い進行でございましたが、おかげでタウンミーティングを無事に終了させていただきましたことができました。御協力に心から感謝、御礼を申し上げます。ありがとうございます。(拍手)





海事振興連盟『大分タウンミーティング』主な参加者

■国会議員

主 催	衛藤征士郎	衆議院議員（海事振興連盟 副会長兼事務総長）
	岩屋 毅	衆議院議員
	重野 安正	衆議院議員
	吉良 州司	衆議院議員
	広津 素子	衆議院議員
	磯崎 陽輔	参議院議員

■来賓関係

後藤 國利	臼杵市長
平野 昭	大分県副知事
藤井 健	長崎県副知事
志村 学	大分県議会議員
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	国土交通省九州運輸局長

■発言者

新開 明二	九州大学大学院工学研究院海洋システム工学部門 教授
福嶋 祥人	大分地域造船技術センター 会長
落合 敏邦	弓削商船高等専門学校 学校長
児玉 博和	大分県立海洋科学高等学校 教頭
木許 作太	九州地方海運組合連合会 会長
飯塚 孜	日本船主協会 副会長
林 忠男	外航オーナーズ協会 副会長

大 分 決 議

ここ大分は、瀬戸内海の西に位置し、豊後水道により外海につながる交通至便の地であり県土の南部はリアス式海岸で水深深く良港に恵まれ、海運業、造船業など海事関連産業が隆盛な地である。

本日、海事振興連盟 大分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「海事産業の人材育成」、特に「造船業界の技能・技術の伝承」、「海運業界の人材育成」等をはじめとして「旅客フェリー・離島航路の振興」、「内航海運及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. 造船関係については、

- (1) 団塊世代の退職に伴う、大規模な世代交代の到来により、中堅・若手社員を中心とした人材確保と技能・技術の伝承の対応が急務
- (2) 造船産業集積地域の特性を活かした専門高校における人材育成
- (3) 外国人研修・技能実習制度の規制緩和（期間延長と受け入れ枠拡大）
- (4) 環境規制の強化に伴う設備投資に対する支援措置

2. 海事関連の教育機関については、

- (1) 水産・海洋系高校における教育の一つである海技士養成は、内航船員の確保に重要な役割を担っているため、水産・海洋系高校の教育の一層の促進と充実
- (2) 商船高等専門学校の学生の進路先である海事産業の魅力化

3. 旅客フェリー、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、特に離島住民のライフラインの維持

4. 内航海運については、

- (1) 船員不足に対応した人材の確保・育成の推進
- (2) 内航船の代替建造促進
- (3) 内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施
- (4) 高騰した燃料油の運賃等への円滑な転嫁

5. 外航海運については、

トン数標準税制関係の法案の早期成立

といった施策等の推進が、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、平成 21 年 3 月末に期限を迎える「船舶の特別償却制度」について、外航海運の国際競争力の確保、内航老朽船の代替促進及び内航海運事業者・国内旅客船事業者の経営基盤強化はもとより、造船業等他の海事関連産業や他の産業にもその効果は及んでいるものであり、本制度の維持に取り組んでいく。

また、海事関連産業の振興、特に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や船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。加えて、国、自治体、産業界、教育機関等の関係者が連携し、地域の特性を活かした「海のまちづくり」の推進を図っていく。

また、現在工事中の東九州自動車道の早期完成は、港湾の整備とともに、広域の物流がなされ、企業立地が積極的に推進されることとなり、海事産業の更なる発展に大きく寄与するものである。

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 20 年 4 月 19 日