



海事振興連盟

大阪タウンミーティング

日時：平成20年11月15日(土)

場所：スイスホテル南海大阪

■開会

事務局（植村） それでは、最初に、本日の

主催者及び出席の方々を御紹介申し上げます。

まず、主催者であります、海事振興連盟会長の自由民主党衆議院議員・中馬弘毅先生。

続きまして、本日御参加いただいております国会議員の先生方を御紹介いたします。

自由民主党衆議院議員・竹本直一先生、自由民主党衆議院議員・中山泰秀先生、自由民主党衆議院議員・大塚高司先生、自由民主党衆議院議員・とかしきなおみ先生、自由民主党衆議院議員・原田憲治先生（拍手）。

■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して、中馬弘毅会長より一言ごあいさつ申し上げます。

中馬会長 おはようございます。御紹介いただきました、海事振興連盟の会長をいたしております中馬弘毅でございます。地元出身で、私の選挙区でございます。

きょうは、こうして大勢の方々がご集まり



いただきました。海事振興連盟と申しますのは、海事関係のいろいろな仕事の各業界団体の集まりでございます。もちろん外航・内航海運、それから造船、港運、倉庫、旅客船関係などいろいろあります。こうした団体と、そして、衆参合わせまして超党派で220名余を擁する非常に大きな、強力な議員連盟でもあるわけでございます。一般の方では余り御存じない方もいらっしゃると思いますけれども、「海の日」というのを休日にしたしました。こうした活動もいたしているのが海事振興連盟でございます。

この海事振興連盟、こうしてタウンミーティングを各地で今行っております。これま

で、今治、広島、神戸、長崎、大分、そして6回目でこの大阪ということでやらせていただいているわけでございます。昔、大阪とか神戸は、船会社が非常に多うございました。

造船会社も大阪が拠点でございました。そして、日本には何十万という人々が今申し上げましたような産業で働いてくださったわけでございますし、また、大学におきましても神戸、東京に商船大学がありまして、国公立の大学には造船学科がありまして、志望者もあふれていたのが海運王国日本でもあったわけでございます。今は残念ながら商船大学という名称の大学もなくなったり、造船学科も各大学で名前を変えたりしてしまっております。また、船員そのものも日本人の船員の方々が非常に減ってしまっているのが現状でございます。そういう意味で、若い人たちが余り海に関心を持たなくなったり、あるいは海の関係のお仕事につくのに積極的ではないのが残念に思っているところでございます。しかし、日本の国は海に囲まれているわけでございます。資源も何もない、資源のほとんどは海外から、食料も6割は海外からといった中で、船がとまったら日本の国は存立できないのです。電気だつてつきませんよ。

そういうことの認識がどうも最近薄くなつてきておりまして、私は残念に思っているわけでございますが、逆にこのようなほとんどが日本製品も載らないような船になってしましますと、私は、日本の国の存立そのものに危機感を持っております。私どもはそれを少し補佐する意味におきまして、トン数税制という形で、好・不況で大きく揺れるのが海運関係でございますけれども、これを安定的に一つの収入にして、そして日本人の船員の方々を養成するとか、そうしたことも資するように、今、税制までも改めたようなことでございます。

もう1つは、海というものに対してもう少し関心を持ってもらいたい。小学校の唱歌でも「我は海の子」なんていうのは最近はないようでございますけれども、私たちが小さいころは臨海学習とか、夏休みには山の子供たちでも海に行つて海に親しんでいた、そういう関係を取り戻さなければいけないと思っております。日本には資源がないと言いますけれども、海そのものが大変な資源でございます。野菜と同じような栄養もあるわけですから、海藻をもっととって食べるといいでしょう、日常にするならば十分に陸上の野菜と

同じぐらいのエネルギーというかミネラルを含めたものがあると聞いております。

それから、資源そのものも、ハイドロメタンですかね、シャープベット状の、燃やしたら火が出るもので、これは日本の近海に相当な量があるようでございまして、数十年分が十分にあると言われております。それから、海の底は温泉が噴き出している。底のところは何億年もたまって、金とか銀とかいろいろなレアメタルが今大変世界で貴重になつてきておりますけれども、レアメタルも底にあるのですよね。マンガンとかですね。こうしたものは採掘が大変でございましょうけれども、そうした資源がちゃんと日本の周りを囲んでいるということも我々はもう一度認識して、日本の国が資源も何もない国だというのはなくて、これだけのものも開発の仕方によってはあるわけでございますから、そうしたことも含めて、私たちは将来、この振興連盟が各団体とも結束しながら大きく日本の国を支えていかなければいけない、このような自負に燃えているところでございます。

ともあれ、そうした問題も含めて、皆様方からいろいろな御意見をちょうだいするのがこのタウンミーティングでございます。ひと

つきよう一日、有意義なものでありますことを心から祈念いたしましたの、ごあいさつとする次第でございます。どうも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ょうだいいたします。

まず、地元大阪府からの御来賓でございますが、本日は橋下知事は所用がございまして、代理といたしまして、大阪府副知事、小河保之様に一言ごあいさつをいただきたいと存じます。

小河大阪府副知事 皆さん、おはようございます。大阪府の副知事の小河でございます。残念ながら、本日、橋下が来られませんでしたので、私が祝辞を預かってまいっておりますので、代読させていただきます。

海事振興連盟主催の大阪タウンミーティングが盛大に開催されますことを心からお喜び申し上げます。中馬会長を始め海事振興連盟の皆様にはさまざまな活動を通じ、日本の海事産業の発展に貢献され、深く敬意を表します。

また、本日御臨席の皆様には、日ごろから港湾行政を始め大阪府政の推進に格別の御理解、御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

海上交通の要衝である大阪は、古代から海を通した諸外国との経済・文化交流の窓口として発展し、港湾は豊かな国民生活や活発な経済産業活動を支えるかなめとしての役割を果たしてまいりました。しかし、東南アジア経済の発展に伴うアジア諸港の急成長により、現在、我が国港湾の国際的な地位が相対的に低下しています。我が国港湾が活力を再び取り戻すためには、国際競争力をこれまでに以上に強化することが重要です。

このような中、大阪湾におきましては、昨



年12月に堺泉北港、大阪港、神戸港、尼崎西宮芦屋港の4港湾が阪神港として一開港化し、一体的に運用されることとなりました。これら4港湾が連携して、外航コンテナ船の入港料を半額にするなど、コスト面での強化を図るとともに、手続の一元化、IT化などに取り組んでいるところです。

また、大阪湾臨海部では、堺市における液晶パネル及び太陽電池のコンビナートの新規立地などさまざまな産業が集積し、数多くの企業が進出しています。当地域では、阪神港に加えて、関西国際空港や高速道路網などのインフラも充実しており、非常に高い産業発展のポテンシャルがあると期待しています。

現在、大阪府では、「明るく笑顔あふれる大阪」をつくるため、教育日本一や世界をリードする大阪産業を始めとする「将来ビジョン・大阪」の策定などに全力で取り組んでいます。皆様には引き続き大阪府政の推進に御理解、御協力をいただきますようお願いいたします。

結びに、本日のタウンミーティングが実り多いものとなりますことを、お集まりの皆様、御健勝、御活躍を祈念し、お祝いの言葉といたします。

平成20年11月15日、大阪府知事・橋下徹。代読でございます。どうも本日はおめでとうございます。(拍手)

事務局(植村) ありがとうございます。

続きまして、国土交通省より伊藤海事局長を始め多数御出席いただいております。皆様からは後ほど御発言いただきますので、ここではお名前のみ御紹介申し上げます。

国土交通省海事局長・伊藤茂様、同じく官房参事官・篠部武嗣様、同じく安全・環境政策課長・坂下広朗様、海事人材政策課長・蝦名邦晴様、外航課長・岡西康博様、内航課長・重田雅史様、海事局総務課企画室長・山本知孝様、港湾局からは、港湾局港湾経済課長・若林陽介様、政策統括官付参事官・物流施設担当の田中照久様、地元近畿運輸局からは、近畿運輸局長・各務正人様、近畿運輸局次長・河合篤様。

次に、地元からは、大阪府港湾局長・古川博司様、大阪市港湾局長・川本清様、自由民主党議員団副幹事長／大阪市民議員・井上英孝様、大阪府議会議員・三田勝久様。

ただいま、衆議院議員・近藤三津枝先生がお見えになりました。(拍手)

また、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。

さらに、本日は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。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) 続きまして、祝電の御披露を申し上げます。

『大阪タウンミーティング』の盛会を心からお喜び申し上げます。平素より我が国の健全なる海事関連産業の発展に尽力賜る皆様方に深い敬意を表します。海事振興連盟の今後のますますの御隆盛と御参集の皆様方の御健勝をお祈り申し上げます。衆議院議員・小池百合子様。

あとはお名前のみ御紹介いたします。

海事振興連盟副会長／事務総長／衆議院議員予算委員長・衛藤征士郎様、自由民主党両院議員総会長／参議院議員・谷川秀善様、内閣官房副長官／衆議院議員・松本純様、自由民主党物流調査会長／衆議院議員・愛知和男様、衆議院議員・田野瀬良太郎様、民主党幹事長／衆議院議員・鳩山由紀夫様、衆議院議員・前原誠司様、民主党衆議院議員・大畠章

宏様、改革クラブ参議院議員・渡辺秀央様、大阪府議会議員／大阪商工会議所議員・梅本憲史様。

また、御出席の先生からも祝電をちょうだいいたしております。

■ 議 事

事務局（植村） それでは、海事振興連盟の大阪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、元国土交通委員長で、現在、衆議院財務金融委員会の筆頭理事をお務めされております竹本直一先生にお願いしたいと存じます。

それでは、竹本先生、よろしくお願いいたします。

竹本衆議院議員 御紹介いただきました衆議院議員の竹本直一です。それでは、議事進行をさせていただきます。

私が海事振興連盟と関係を持ちましたのは、前国土交通委員長をやっております、ほぼ1年やったのですが、その中でトン数税制の改定をやりました。要するに、日本は船会社がたくさんあるわけですからけれども、外国船籍の船舶が非常に多い。そこで、外形標準



課税をつくって安定的な収入を図りたい、そしてまた、そのことが結果として船舶職員の養成に役立つのではないかとということで、いろいろ苦労はあったのですけれども、一応これは実現いたしました。しかし、先ほど会長のお話にもありましたように、まだまだ海事立国という立場からいきますと、かつての栄光をもう一度取り戻したい、こういう気持ちはあるものすごく強くあります。そういう環境の中で、海事振興連盟の活動に積極的に参加をさせていただいております。

本日は、私の地元でこういうものが開かれるということは非常にいい機会だし、また、誇りにも思っている次第であります。きょう

はそういう立場で司会を仰せつかりましたので、これから私が司会をさせていただきます。この大阪は、江戸時代は「天下の台所」としてその名を全国にはせたわけでございますけれども、全国からの物資が集まり、各地方へと物が運ばれていく物流拠点の都市でもありました。この発展を支えてきたのが、海運であり、港湾であり、倉庫などの海事各産業であるということが言えるわけですけれども、これから団塊世代の退職あるいは少子高齢化社会を迎えての人材確保の問題、先行き不透明な景気回復など、いろいろな問題に我々は直面しているわけがあります。

そういうさなか、本日のテーマとしまして「これからの日本、海に足場を」と題しまして、海事各産業の皆様から忌憚のない御意見を伺いし、各業界が抱える諸問題を浮き彫りにし、御参加の皆様との意見交換を通じて、魅力ある海事産業を構築するための方策、そして大阪、ひいては我が国の経済発展のための糸口を探っていきたい、こういうふうに思っているわけがあります。

ともかく、神戸港は、かつて我々が中学、高校時代には、世界の1、2、3番を争うような大きい港だと言われておりましたが、今は

30数番目だというような話を聞きます。したがって、そういうこと一つをとりましても、この海事産業がいかに衰えてきたとか、世界における存在感がなくなってきたのか、ということがおわかりいただけたと思います。したがって、もう一度昔の栄光を取り戻そうというつもりで今回のタウンミーティングを進めていきたいと思っております。

さて、今日のタウンミーティングの進め方ですけれども、今回のテーマについて、あらかじめ御発言を希望されている方々がおられますので、順次御発言をいただきたいと思えます。その後、会場の皆様から景気対策、国会、行政への要望など、率直な御意見、御質問をちょうだいしたいと思います。

それでは、事務局から順次各代表の方の紹介をお願いします。

なお、本日は御発言される方が多くいらっしゃいますので、なるべく短くお願いします。では、よろしくお願いします。

事務局（植村） 御紹介申し上げます。

まず最初に、外航海運業界から、日本船主協会理事長・中本光夫様、よろしくお願います。

中本日本船主協会理事長 ただいま御紹介いた

だきました日本船主協会理事長の中本でございます。本日はこのような機会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。

私の方からは3つございます。1つは、先ほど中馬先生あるいは竹本先生から御紹介いただきましたトン数標準税制でございます。

これは私ども業界の長年の夢でございましたが、いよいよ来年から実施に移されるということでございます。法人体系に風穴をあける法制ですから非常にハードルが高かったのですけれども、中馬先生が会長をされておりますこの海事振興連盟の先生方、特にきょうお越しになっている先生方に非常に御尽力いただきまして実現を見たということでございま



す。まことにありがとうございます。やはり物事を大きく動かすのが政治である、夢を実現するのが政治であるということを改めて認識いたしました。引き続き、ぜひ使いやすなものになるように御指導方よろしくお願いたします。

2つ目は、今年度、税制改正で要望しております特別償却制度の延長でございます。トン数標準税制というのはオペレーター、運航者が使う税制でございます、やはり日本の外航海運というのは、船主、オーナーも一方にありますので、この方々が船をつくるための税制として特別償却制度の延長をぜひともよろしくお願いしたいと思います。諸外国においても、トン数標準税制があるところでも、我が国よりかなり有利な償却率となっておりますので、この点につきましても引き続きよろしくお願いたします。

3つ目は、ソマリア周辺海域における海賊対策でございます。ソマリアは日本とヨーロッパを結ぶ航路の途中にございまして、ここで支障を来すということになりますと、日本の貿易物資の安定輸送に大きな問題が生じるわけでございます。現在も日本の船が海賊に襲われるという状況がございますので、ぜひ

とも総力を挙げて海賊対策を進めていただきたいというをお願いいたします。

以上、私の方からは3点お願い申し上げます。(拍手)

事務局(植村) 続きまして、港運業界から、大阪港運協会総務委員長の貴田欽二様、よろしく願います。

貴田大阪港運協会総務委員長 ただいま御紹介いただきました辰巳商会の貴田でございます。

大阪港運協会を代表いたしまして、大阪港の現状と今話題になっておりますスーパー中樞港湾構想、このプロジェクトについて経過報告をさせていただくと同時に、要望事項を申し上げたいと思いますので、よろしくお願



い申し上げます。

現在の大阪港の外貿コンテナの取扱数量につきましては、平成19年度は197万TEUで、昨年度より2.3%の増加、5年連続で増加しております。大阪港の外貿貨物に占めるコンテナ貨物の割合は83%になっておりまして、国別取扱量といたしましては、香港を含む中国が全体の59%でございます。そういうことで、大阪港と中国と東南アジア諸国との結びつきは非常に強いものがあります。今後とも大阪港の発展のためには、官・民・労一体となって事業の改善、そして効率化に向けて努力をしてみたいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、スーパー中樞港湾について申し上げます。大阪港は平成16年に国よりスーパー中樞港湾の指定を受けまして、平成17年にメガオペレーターであります夢洲コンテナターミナル株式会社が特定国際コンテナ埠頭の営業事業者の認定を受けました。その節は、特に中馬先生にはいろいろと御配慮をいただきました。まして本場にありがとうございました。そういうことで、大阪港におけるスーパー中樞港湾のプロジェクトについては、夢洲地区のコンテナC10、C11、C12の連続3パースを

一体運用できる高規格コンテナターミナルを目指して進められております。平成21年10月1日に稼動を開始する予定になっております。夢洲コンテナターミナル株式会社は、民間企業としてスーパー中樞港湾を運営する立場から、スーパー中樞港湾の目標とする国際競争力強化に向けて経費の3割削減についてプロジェクトチームが取り組んでおりますが、これを実現可能とするためには、次の点を特に要望したいと考えております。

まず、無利子融資問題についてですが、この増額について、そして対象項目への繰り入れの問題、そして返済期間の延長、連帯保証の問題、こういう4つの問題を抱えております。

まず、現在約100億円の無利子融資が予定されております。実はこれは平成18年の上期の試算数値であります。本年に入りました、建設資材の高騰や、特に鉄鋼関係の建設コスト増により影響をもろに我々は受けております。例えば、御存じのガントリークレーンですが、これが3基で約3億、トランステナー23基で3億5000万、そしてターミナルの舗装とか配管などの費用が約4億、合計10億以上のアップが予想されております。そ

の増額分については、できれば、日本港運協会の尾崎会長がいつもおっしゃっていますように、国からの真水をこの際導入していただきたいというように思っております。

そして、対象項目への繰り入れについてでございますが、コンテナターミナルの運営上、荷役機械などの投資は当然ではあります。コスト削減を図るためには、ターミナルの運用システム、コンピューターの導入は不可欠であります。システムの構築は多大な経費、約10億かかる予定でございますが、これは無利子融資の対象の項目から除外されております。ぜひこの機会に融資対象項目に繰り入れをお願いしたいと思っております。

それから、返済期間の延長ということでございます。現在の予定では、3年据え置き17年均等払いとなっておりますが、できれば5年据え置きの15年というように変更していただけたらと思っております。

それから、連帯保証の問題ですが、当然、無利子融資を受ける限りは何らかの保証はいたし方ないとは思いますが、連帯保証となると参画事業者が負担があり、非常に厳しいものがあります。港運事業者の参画を希望するも、連帯保証の条件を満たすことができず、

断念せざるを得なかった事業者も出ているのが現状でございます。この保証方法の見直しをぜひお願いしたいと思っております。当初は14社が参画しておりましたが、今のところ7社でこれから運用したいと考えております。最後になりますが、ターミナルの施設利用の減額ということで、当初は国の方針としましては3割削減ということを想定しておりましたけれども、今のような状態では、ここ6〜7年はその恩恵に浴することはないというように思われます。

以上、要望を申し上げましたが、これからは神戸港と連携をとって、阪神港としてスーパースター港としての立派な運営をしていきたいというように考えておりますので、きょうお集まりの諸先生方の御支援を特にお願ひ申し上げる次第でございます。よろしくお願ひ申し上げます。(拍手)

事務局(植村) 続きまして、倉庫業界から、大阪倉庫協会会長、杉村倉庫社長でいらつしやいます山下仁孝様、お願いします。

山下大阪倉庫協会会長 大阪倉庫協会の山下でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

海事振興連盟の先生方には、平素から私ども

も大阪府の倉庫業界に對しまして格別の御理解と御支援を賜りまして、厚く御礼申し上げます。

倉庫業界は、国民生活に必要な物資の保管、備蓄を行うとともに、倉庫を拠点として輸配送、流通確保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社会的に非常に重要な役割を担っております。

大阪府における倉庫業の最近の状況でございますが、昨年9月ごろより景気減速を先取りしてか、荷動きが鈍化したしまして、今年に入っても一向にその回復の兆しはなく、低迷状態が続いております。経営面でも燃料あるいは梱包資材、人件費の高騰がございま



て、コスト高を転嫁できず非常に厳しい状況にございます。

近年、荷主企業の物流アウトソーシングという流れがございまして、それに対応いたしまして倉庫業界では、荷主から物流業務を包括して受託するという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、環境問題において、多くの企業がグリーン経営認定を受けるなど積極的に取り組んでおります。

このような中で、平成17年10月に施行されました「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」のもと、倉庫を物流拠点施設の中核として、輸送、保管、荷さばき及び流通確保を一体的に行う流通業務総合効率化事業ということを推進いたし、物流の効率化と環境負荷の低減に取り組んでいるところでございます。同法による総合効率化計画の認定件数も近畿地区では現在17件を数えておりまして、同認定を受けた場合、税制特例等の支援措置を受けることができております。総合効率化事業につきましては、倉庫用建物など中核的な施設となりますが、その用地取得並びに倉庫施設には非常に多額な投資が必要

でございまして、投下資本の回収には長期間を要するということになります。つきましては、お手元の資料、平成21年度税制改正のお願いでございしますが、環境負荷低減に資する物流効率化施設に係る特例措置であります倉庫用建物等に係る所得税、法人税の割増償却及び固定資産税、都市計画税の課税標準の特例について、適用期限の延長並びに立地要件の拡充をお願い申し上げる次第でございます。

本日は、御出席の先生方におかれましては、何とぞこの点につきまして御理解を賜りまして、特段の御配慮と御支援を賜りますようお願い申し上げます。どうもありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） それでは、内航海運業から、大阪海運組合理事長、不二海運社長の藤原浩様、よろしくお願いいたします。

藤原大阪海運組合理事長 ただいま紹介をいただきました、大阪海運組合理事長をいたしております藤原でございます。発言時間に制約がございますので、早速本論に入らせていただきたいと思います。

本日は、大阪海運組合が構成メンバーの一員として参画しております近畿内航船員対策協議会の活動を御紹介しながら、内航海運の



最重要課題であります船員不足問題にテーマを絞って、現況の悩み、そして幾つかの要望を申し上げたいと思っております。

では、最初にDVDをござんいただきましたと思います。

ただいまござんいただきましたDVDは、10月23日、テレビ大阪で放映されたものの録画でございます。これは近畿内航船員対策協議会が行っているさまざまな活動の一面がメディアで紹介されたものです。

現在、協議会では、船員確保対策の一環としてさまざまな取り組みを実行中であります。とりわけ若年層への海事思想の普及の重要性に焦点を当て、中学生に対し、海運とい

う産業の現況と日本国にとつての重要性並びにそこで働く船員という職業の実態とその魅力について積極的に講演活動を行っております。これは、毎年近畿運輸局が実施しております中学校へのアンケート結果に応じ、講演を希望する学校へ出向しているものです。なかなか反応が鈍い中で、先ほどごらんになっていたきました奈良県天川中学校のように思わぬ反響を得ることもございます。

一方で、待ったなしの船員不足に対する即効的な対策として、水産系高校卒業生への内航海運業界への勧誘活動として、京都海洋高校において説明会を実施しております。また、今年は、近隣の4つの水産系高校の就職担当教諭を招き、協議会加盟船会社との懇談会を開催いたしました。かつては内航船員のメインの供給源でもありました水産系高校ですが、さまざまな要因により長年にわたり採用が途絶えていました。呼び戻しは容易ではございませんが、地道な努力と採用実績を重ねていくことで復活を目指したいと考えております。

その他の即効策として、海上自衛隊退役官の活用を図るための舞鶴地方総監部での就職相談説明会の実施、一般学生や卒業生へのア

プローチとしてハローワークにおける説明会の実施など、さまざまな取り組みを継続しております。これらの取り組みは、目に見えて成果があらわれるものではなく、長く継続してこそ値打ちが出てくるものと考えております。

このような状況の中で、難局打開のため、ぜひとも政府並びに行政にお願いしたいことが3点ございます。

1つは、将来を見据えた対策として、海事業業と海上労働の重要性の啓発でございます。教育の場、特に小学校、中学校において、外航、内航を問わず海運という産業が日本国、日本人の暮らしと生活にとって極めて重要な役割を果たしていること、また、その役割を果たすためには、そこで働く船員が不可欠であるということの啓発を、海洋基本法が施行された今、国を挙げてこれまで以上に力を入れていただきたいと思っています。

2つ目は、供給源としての水産系高校卒業生の活用の道の拡大でございます。供給源の拡大のためには、水産系高校卒業生の活用が最も現実的であると判断しておりますが、その促進のため、関係官庁並びに地方自治体との連携で、学校、教諭、生徒へのアピールを

お願いしたいと思っております。

さらに、これまで多くの海事事業者が水産系高校卒業生の採用をちゅうちょしてきた原因は、履歴の問題です。専攻科はともかく、本科卒業生については5級海技士の筆記試験は免除されているものの、免状取得には船員法の規定により1年6カ月の乗船履歴が必要となります。学内実習が3カ月認められても、卒業後休暇を入れると約2年の歳月を要し、この間、船員として雇い入れできないため、1名別枠の増員となります。このための費用負担が、また船舶によつては船員居室が足りずに物理的に受け入れ不能となることが採用を阻害している要因でございます。物理的な問題の解決はともかく、費用負担問題を軽減するため、とりあえず当面に必要な6級免状を、海上技術学校卒業生と同等に、水産系高校卒業生にも5カ月間乗船で取得を可能とする緩和策の御検討をお願いしたいと思っております。

3つ目は、最も根本的な問題であります適正な運賃、乗船料の確保の問題です。船員確保のための施策を実行するには経済的な担保が必須です。この問題を船主にすべて押しつけても解決は不可能であり、荷主、運航事業

者、関係者のすべてが共通認識のもとで対応することが肝要です。しかしながら、零細業者がほとんどの内航海運業界では、船主にはそれを訴えていく力量はございません。政府、行政の御支援と御協力を切にお願いしたいと思っております。

以上、3点申し上げましたが、何とぞよろしくお願い申し上げます、私の発言を終わります。御清聴どうもありがとうございました。（拍手）

事務局（植村） それでは次に、学識経験者、学校関係者ということで、大阪大学名誉教授・内藤林様、よろしく願います。
内藤大阪大学名誉教授 紹介いただきました大阪大学の内藤でございます。

本日は幾つか教育の観点あるいは研究の観点から皆さんに少しお願いがたお話しさせていただきます。

大阪、関西地区には、大阪大学と大阪府立大学と神戸大学に海事、海運、海運経済、自然海洋のサイエンス関係の研究者が120名いるんですね。そして、毎年この3大学から250名が卒業しているわけでございます。これは日本国内では当然一番大きな集団でございますし、国際的にもこの分野の中では、



この地区にそういう人間がいるというのは非常に重要なことだと思っております。先ほどからお話がありますように、関西地区が国際的にアジアの中に窓を開いていた非常に重要な地区であったし、今でも多くのアジアと海運の拠点になっているのが関西地区であります。そして、研究者もこれだけで、各大学が持っている海洋船舶関係の技術あるいは実験装置も非常にたくさんあるわけでございます。

そういう意味で、3大学の教員が集まりまして、現在、関西海事教育アライアンスというものをつくっております。これはことしの4月からスタートしたばかりの新しいもので

ございますが、3大学が大学院の教育をある1つの分野において同じにやっているということでございまして、国交省あるいは船主協会あるいは各種の日本の海事関係の諸組織が参加してこの教育をやっているわけでございます。ほとんどが教員は自腹を切ってやっておりますし、講師を派遣していただいている次第でございます。

造船業というのは、古い学問のように思っておられる方が多いと思いますけれども、実はかなり難しい分野でございます。水面に300メートルから400メートルにもなる巨大構造物が浮かんで、そして波の中を走って日本からアメリカまで1万個に近いコンテナを運ぶというのは、この構造物を海の中に走らすというのはすばらしい技術なわけでございます。この技術は、この大阪の地区において3大学がいまだもって十分保持している分野でございます。国際的にも、関西地区におけるこの技術というのは高く評価されているわけでございます。今回3大学が共同して関西海事教育アライアンスというものをつくりましたけれども、これを契機にして、瀬戸内海を始めこの地域の造船業の各会社、大手の造船業だけではなくて、中小の造船業界が

らも自分たちの技術的な問題について積極的に御支援いただきたいということではなく、意見を聞いております。その場合に、各大学に一人一人先生方のやっておられる研究なども調査して、それを各業界に紹介させていただいて技術支援を受ける、そういうことを含めまして、この関西地区を中心にした造船業をより一層発展させるべく現在努力しているところでございます。

この教育分野というのは、今日やって来年もものすごく成果が上がるかというとは実はそうではなくて、大学は4年生、大学院まで行きますと6年間でございますから、その卒業した諸君が造船業界や海運業界、いろいろなところに就職してそれが力になるというのは、言ってみたら最低6年とか7年かかるわけでございますけれども、この息の長い教育あるいは研究支援というのは怠ると、多分10年後の日本における海運業から始まった海洋開発、先ほど会長がおっしゃっておられました、深海における資源開発をやる部隊が日本からなくなってしまうわけでございます。その深海の開発から始まって、世界で6番目の広い海洋海域を持っている日本が真にそのところの技術を開発するためには、日



本の中に総合的な海事研究拠点というのを私たちは構築していく必要があると思っております。これは単に技術だけではなくて、海運あるいは造船、そういうものは、ある意味日本の文化というものを担ってきたわけでございますから、文科系も含めて日本の総合的な海事拠点形成へと私たちは努力していきたいと思っております。

神戸大学、旧神戸商船大学には海事博物館

がございます。練習船もございます。大阪大学には長さ100メートル、深さ4メートル、幅8メートルにもわたる巨大な水槽がございます。神戸大学にも大阪府立大学にもそのような水槽があるわけでございます。こういうところで研究をし、その研究に基づいて多くの学生たちを教育する。その学生たちが性能のよい船をつくり、性能のよいエンジンをつくり、そして船が危険にならないように操船する技術を彼らが高度に有することが日本の海運の力を真に国際化することになるのではないかと感じております。

この海事振興連盟というのは、多分産業に関してはかなり御興味をお持ちだろうというふうに推測しているわけですが、教育、研究についてはひょっとしたら余り興味はないかもしれないなと思っているわけでございますけれども、実は、教育、研究、そしてそういうものを日々やっている大学の教員たちを支援し、意見を聞いていただきたいと思えます。大体そういう者たちは、予算も余りたくさんつけなくても前進するような考えを自分たちで持っております。ぜひ海事振興連盟といたしましてもこういうところにも耳を傾けていただきまして、長期的な日本における海

事産業あるいは海事産業を支える人材を育てるところにも従前以上に目を向けていただきたいということを申し上げて、私の発言にさせていただきます。どうもありがとうございます。(拍手)

事務局(植村) ここで、改めましていただいております電報を御紹介申し上げます。お名前でご紹介いたします。自由民主党税制調査会長、衆議院議員・津島雄二様。自由民主党海運・造船対策特別委員会委員長、衆議院議員・村上誠一郎様。

続きまして、学界の方から、大阪府立大学大学院の教授でいらつしやいます池田良穂様、よろしく願ひいたします。

池田大阪府立大学大学院教授 御紹介いただきました池田でございます。大阪府立大学で、今御発言のございました内藤先生と同じように、海事関係、主に船舶及び造船の教育をしております。内藤先生のお話で教育の關係はいろいろお話をさせていただいたので、私は、今実際に大学、それから大学に入ってくる若い人たちに海事という分野でどうやって夢を持たせるか、こういうことをお話ししたいと思います。

やはり若い人たちを入れるためには、どう



しても夢がなくなっちゃいけない。高校生はやはり夢がないと海事産業に入ってこない。こういうことで、やはり海事産業も私は1つのイノベーションをするべき時代に来ていると思います。そのイノベーションは、世界じゅうで見ると海事産業の分野でも幾つもございます。今日はその中の1つの事例として客船産業の話をさせていただきたいと思っています。

1つは、欧米で現在クルーズブームと言われるほど大きな産業になっている客船産業の現状の話、それから日本の中の客船産業の現状、そして日本における具体的な振興対策の提案と、それが一体どういう効果を及ぼすのかということの4点に分けてお話をさせて

いただきたいと思います。

まず、クルーズというと、大金持ちの、時間を持て余した方のためのレジャーというふうに思っている方が日本では90%ございます。私はたくさん講演しているのですけれども、ほとんどの場合それを突き崩すところから講演を始めなければいけない、こういう状況でございます。

現在世界じゅうで大きくなっているクルーズ産業というのは、いわゆる日本人が思っている、豪華客船の、金持ちのための旅というコンセプトから脱却して初めて成功した現代的なビジネスモデルだということをぜひ御認識いただきたいと思います。今では欧米ではたくさんクルーズがあるのですけれども、世界一周をやっているクルーズ船というのはごくまれでございます。ほとんどは1週間以内、短いものは3日から4日間、そしていつでも気軽に楽しめる究極のパカンス、しかも一般大衆のための船旅というのが今のクルーズでございます。そこには飛行機との連携とか、いろいろな成功の要因がございますが、1つはとにかく非常に高級なレジャーを安い値段で提供している。今、全国民に1万2000円でしたか、これで1家族4人

5万ぐらいのお金が入ってくる。今、日本のクルーズですと、そのお金をもたらしたら1人しか乗れません。1人1泊だけ。アメリカへ行ったら家族全員が乗れます。大体1泊1万円というのがアメリカの相場でございます。

それで今では年間1800万人世界じゅうでクルーズを楽しむ方が出てきて、産業規模としては5兆円産業に成長しております。

この5兆円産業の中で、実はノルウェー、スウェーデンの船員の数が急速に増加しております。いわゆるクルーズ客船の中で働く高級船員はほとんどが今ヨーロッパのノルウェー、スウェーデン、それからイタリアから来ております。ということで、膨大な船員の職場を新しく確保している。物流も非常に大事なところでございますが、全く同じ船を使った新しい産業でそういう職場を確保しているということでございます。

それと、この波及効果が造船業界に出てきておりまして、実は欧州の造船業界というのはもう廃れてしまったというふうな認識を持っている方が多いのですけれども、実は数年前から日本の造船業界の売上高を完全に抜いております。つくっているトン数は2分の1から3分の1ですけれども、売り上げが抜い



ているということとは、1隻、トン数当たり大体2〜3倍の付加価値のある船をつくっているということになっております。

もう1つは、地域への波及効果でございます。クルーズの起点港、ほとんどのクルーズは大体1週間から3日ぐらいで、例えばマイアミを出てカリブ海を回ってマイアミに帰ってくる。この経済波及効果は非常に大きくて、今、世界のクルーズの拠点のマイアミは

クルーズの経済波及効果が年間1兆円というふうに言われています。バンクーバーなどはアラスカクルーズの拠点ですけれども、大体500億円ぐらいの経済波及効果があるということでございます。

では、日本の場合はどうかというと、日本のクルーズ人口、1年間にクルーズに乗る人の数は18万人。世界で1800万人ですから世界の1%ということで、世界中で非常に不思議がられている。経済大国の日本でなぜこんな究極のレジャーと呼ばれるクルーズが展開していないのか。実はビジネスモデルがちょっと違って、日本でやっているクルーズというのは非常に高級な、お金持ちのためのものになっていて、一般の方々が気楽に楽しめるというものがない。いわゆる一般大衆とは無縁のレジャー産業になってしまっている、これが問題でございます。

ただ、国交省を始め地方の港湾局などが一生懸命やりまして、今、クルーズ振興協議会というものを各地に立ち上げてマーケットの掘り起こしをしているとか、クルーズアドバイザー制度をつくって、各旅行代理店の店頭の方がクルーズの説明ができるようにする体制をつくっている。それから、大型のクルー

ズ客船がだんだん出てきている。実は日本の一番大きなクルーズ客船は5万トンでございですが、アメリカでは来年22万トン、6000人のお客さんを乗せるというクルーズ客船、1300億円の建造費を使った船が連続建造、毎月1隻ずつ出てまいります。そういうような状況になっております。

日本での具体的な対応策の提案でございですが、1つは、日本にコンテナのハブ港湾も非常に重要なところでございますが、クルーズのハブ港も絶対つくってほしい。実は、欧米のクルーズ会社が、今、東アジアをターゲットにして進出してきて、調査した結果、ハブ港に選ばれたのは何と上海でございます。中国がハブ港に選ばれ、日本の港はこれだけの経済力がありながらクルーズのハブ港にも選ばれなかった。こういう状況がございまして、ここではぜひクルーズのハブ港というのをつくってほしい。

クルーズの一番のネックは、一般にアンケートを見ると、50%の人は最初から「船酔いが嫌だから船に乗りたくない」ということをおっしゃいます。そういう意味では、瀬戸内海というのは絶対に船酔いをしない水域なので、例えば関西をハブ、ゲートウェイとした

クルーズハブ、それで、私としては、できれば関西空港にそのまま港をつくったらどうか。海外から皆さん飛行機でやってくるのです。それで、クルーズに乗って1週間なら1週間楽しむ。これはなぜかという、遠いところから船に乗ってしまうと、荒れた海を3日も4日も何にもおもしろくないところを走らなくてはいけません。それを飛行機で飛んで、一番いいところだけをクルーズに乗ってもらう、これがフライクルーズというのですけれども、こういうビジネスモデルになっているので、ぜひ空港とクルーズのハブ港を完全に連結する。そうすると、国内の観光需要だけでなく、インバウンドの外国人の観光需要というのでも創造できるだろう。

それから、今のところ高級なクルーズ客船しか日本にはないわけでございますので、それをできれば日本のどなたかベンチャービジネスがやっていただきたいのですけれども、それが難しければ、とりあえずは欧米で成功した会社を呼んでくるというのも1つの手ではないかなと私自身は思っております。

それから、このクルーズにしても、やはり研究するところがないと発展しないのですね。そういう意味で、クルーズに関する研究

拠点というのをぜひどこかにつくった方がいい。できれば大阪に、関西にというふうに思っているわけでございます。実は、クルーズというのは、観光学、海運、造船分野、それ以外のインテリアですとか、非常に幅の広い分野の融合的な学問でございまして、そういう研究拠点も必要だろう。それと、先ほど内藤先生から御紹介のあった関西海事教育アライアンスなどもこの中で使えるのではないかと思います。

最後に、そういう客船産業を核とした新海事業業を日本で創生した場合の期待される効果でございしますが、まずは、この新しいビジネスモデル、欧米では新しいのですけれども、日本では新しいビジネスモデルが導入されると、海運、港、港運、そして観光産業の同時振興ができるということが非常に重要なことだろうと思います。

それから、船員の確保、特に高級な船員。クルーズ客船の船員の8割方はサービスマン関係でございまして。でも、あとの2割は高級な、船を安全に動かすという、ここには日本人の船員の需要が必ずありまして、客船が1隻できれば多分50名で、今世界で400隻ございしますが、日本の中に30隻できるとすれば

15000名の高級船員の仕事場ができる、こういうこともございます。

もう1つは造船業に対するインパクトでございます。今、日本の造船業は非常に生産性が高く、貨物船をつくることに対しては世界でも一級でございますが、客船をつくるとなるとなかなかそうはいかないという形になっております。それで、先ほど欧州の造船業の話をしたように、製造トン数の競争、これはトン数では韓国に抜かれたわけでございますが、もうそんなトン数の競争をしている時代ではない。利益率の高い新しい造船業へと脱皮する時期に来ているのではないかということを考えます。

もう1つは、市民がほとんど海運に目がいなくなつた、特に子供たちも。これも、港へ行っても見る船がいなくなつたんですね。港へ行ったら柵に囲まれていて船にも近づけない。客船があるとやっぱりちよつと違うのですね。そういう意味で、客船というのは、市民と港、そして海運の大事さをもう一度一般の方々に知っていただくためには非常にいい手段だろうと思っております。これは一例でございますが、例えば、欧米で成功しているクルーズ客船のビジネスモデルを日本の中

に導入して、大きな新しい海事産業をつくっていくというようなことを考えてはどうか、これが私の提案でございます。ありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） 続きまして、神戸大学国際海事教育センターの石田憲治先生、よろしくお願いたします。

石田神戸大学国際海事教育研究センター教授
神戸大学国際海事教育研究センターの石田でございます。

神戸大学海事科学部といいますと、元神戸商船大学でした。それで、今、内藤先生、池田先生、内航の藤原さんがいろいろお話されましたけれども、特に、今回の海洋基本法の



中で外航船員や日本籍船を将来にわたってふやすということに関しては、大学として非常に評価しております。

ただ、その中で、何度も話していますけれども、高校生が大学を受験する場合に、船に乗りたいたとか、海があるからだとか、海外へ行きたいとか、そういうような希望を持って受けている学生というのは非常に少なく、3割ぐらいです。あとは、センター試験とか、成績の難易度によって大学へ来ている。

ですから、大学の先生というのは必死に学生に対して、将来自分たちの活躍する場はどんな場かということを紹介するのです。特に国際性だとか将来性だとか、広範ないろいろな分野がまじっているよとか、あとは、海洋工学だとか産業分野の話をするのですけれども、内藤先生が言われましたように、学生が1人卒業するのに4年から6年かかります。それで、特に船の方になりますと、今、池田先生が言われましたように、高級船員をつくるということになりますと、これはごつつい金がかかるんですね。医学部以上ぐらいの金がかかるか、医学部とほぼ匹敵するようなお金がかかる。そういうようなことを考えますと、船員をつくる教育、これすらも経済的支

援がなければ難しい。できないわけではないのですけれども、先生たちは非常に努力しています。努力はしていますけれども、もともとに戻ると、今、中馬会長が言われましたように、子供たちのところから海というものをほとんどが体感していない。私、今ここで「海慣（カイカン）」と使っています。カイは「海」、カンは「慣れる」ということです。

「海慣教育」。私たちの大学では、「海慣教育」というのは通常に使う言葉ですけれども、この言葉がやっぱり子供のときからずっとなければいけない。ただ、それが今度は少子化が進んで、高校生を対象に大学へ来てくれとか大学を受験してくれと言っても、ほぼ遅かりしなんです。それではどうするかということなので、海運国日本だとか、99・7%の食料だとかエネルギーは船で来ているんだぞとか、そういうようなことを小学生、中学生のときから教え込むのではなくてわからせるということをやひやらないことには、内航海運であれ外航海運であれ、池田先生の言う高級船員であれ、できないというよりも、できて数が非常に少ないということですね。

ことしは、神戸市と神戸運輸監理部、それ

から神戸の海事産業のグループで協議会を設置しまして、海とか港で働く職業を小学生、中学生の副教材としてつくって、それを課外活動だとか総合学習に使ってくれということ、この11月、先週でき上がってきましたけれども、そういうようなことを地方レベルでも始めている。大阪府もやっていると聞いておりますけれども、ですから、そういうような形のを子供のころからやる。当然金がかかるのです。それも大きな金じゃないんです。数百万のオーダーでいける。それが全国に行くとうるなるといえるのは確かにありますけれども、それもある程度ローテーションを組んでいけばいけるのではなからうかと思えます。

私たちは常に研究の充実だとか、それから学生たちに対するアピールなどを一生懸命やっておりますけれども、最初の中馬会長のお話の中にありましたけれども、学校教育の場で小学生、中学生が「海慣」、海に慣れる、この学習を熱心に行うことが、海に対する夢を持つとか、そういうふうな人材教育の一環になるかと思えます。ですから、長い時間がかかるのであれば、今から始めて海運界の再生というのでしょうか、創生というのでし

ようか、そのあたりに結びついてもらうとありがたいと思います。私が強く主張したいのは、船員をつくるのにも時間がかかる、それから研究者とか学生、人材をつくるのにも時間がかかる、だけれども、その時間がかかるためには、今からでも遅くないから、小学生、中学生で「海慣」という言葉を使った総合学習であれ、カリキュラムの中に入れていただきたいというのが願っています。ありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） それでは、関西大学政策創造学部教授・羽原敬二先生、よろしく願います。

羽原関西大学教授 関西大学政策創造学部の羽原でございます。

私が海事に関係するもとのきつかけというのは、海上保険の研究者であったということなのですが、トン数標準税制の導入に関しまして、国交省の中でコンサルタント機関を入れて船主協会で検討するという最初の委員会のために座長をお引き受けするということになりました。それから具体的に始まったわけです。私のような者がなぜそういうものをお引き受けしたかということなのですが、特に外航海運の場合は、まさに国際競争力を



いかに高めるかということなのですけれども、その基盤は、海運事業というのは投機的危険の真ただ中にある。為替相場の変動、原油価格の変動、用船料の変化、荷動きの変化、もともとはこういった政治経済の動きというものがあろうかと思いますが、そういった投機的リスクをいかに処理するかというのが最も大きな問題で、その固まりの中にあるというようなことだと思います。

ですから、今後とも国際競争力をいかに高めるかということの問題なのですが、もう一つは、それに関連して、例えば商船三井といえども、中国のコスコが買収をしかけた場合、今の状態だったら非常に危ういと思います。

す。まだ株価が低いのでコスコがそこまで動かないかもしれませんが、中国という国の動きをにらみながら対応するということが非常に大きな国家戦略として海運事業には必要だろうかと思います。

三光汽船は以前に倒産しましたが、来年度、東証一部に再上場すると聞いております。この三光汽船は規模で言えば4番目ぐらいに位置づけられますけれども、外国に拠点があるわけですね。ですから、日本の船社で、では日本から外国へ出ていくといううような形で有力、有能な船社がどんどん外国に出ていくというようなことだけは、やはり国策としても最も避けるべきであろうということがあります。その基盤において、必要な国際競争力をいかに充実するかということでトン数標準税制、これから始まりますけれども、運用面で考える必要があろうかと思えます。

それから、セキュリティということではナショナルミニマムということがあります。有事の対応ということで、非常時における日本船舶及び日本船員の確保ということに対する政策と枠組みということは、これはともすると避けて通りたいところかもしれませんが、今

後どうしても早急に検討し、法律上定める必要があるかと思えます。内航の場合はありますけれども、法律の規制としまして、現在の状況からいきますと、イギリス、フランス、ドイツではそのための法規が定められておりますけれども、日本の場合、何もないという状況かと思えます。やはり日本の国民と国が船員の職務の役割というものを十分認識して、その安全をいかに守るかということの上に立っての認識でありますけれども、やはり法制度上、有事対応というものをこれから、これでもできるだけ早い時期に、国防上の問題とも関係しますけれども、行う必要があるかと思えます。特に昨今、台湾有事という日本の有事ということにつながってきますので、セキュリティ上の法制度の基盤整備ということです。

3番目に、海賊対策ということでは、理想的に言えば、海上保安庁は海上法執行機関ですから、本来、一番紛争を避ける意味でも、海上保安機関同士だと武力衝突あるいは問題が発生した場合も事後の外交交渉等によりまして解決することが容易です。しかし、海上自衛隊は軍隊ですから、海上自衛隊が衝



突しますと、これはまさに戦争、紛争に即つながってしまいますので問題がありますけれども、この点でいくとやはり今の海上保安庁にはソマリアへ出て行く能力、機能はないと思います。ですから、海上自衛隊がその任を負うということになるのでしょうかけれども、その面での政策検討が出てくると思います。同じく関連することですが、海上不法行為といいますが、公海上での海賊行為につい

て、日本の刑法では、日本船舶または日本人が被害を受けた場合には、海上保安庁が取り締まりをすることができですが、便宜置籍船において外国人船員の被害には対応できないという問題があります。したがって、公海上の海賊行為を取り締まるために国内法整備が非常に重要で、これも今検討が始まっているのかもしれませんが、できるだけ早く行わなければならないと思います。例えば、便宜置籍船で商船三井の船舶に乗っている外国人船員、フィリピン人が被害を負った場合どう対応するか、これが常に出てこようかと思えます。したがって、国内法の整備としては、そういった海賊行為に対するものが1つ要ることです。

もう1つは、海上自衛隊の活動に関する法的規制がありますから、護衛艦というのは、自衛隊法によって防衛出動が発動された状態でない限りは、国内外いかなるところでも日本関連船舶を護衛したり保護したり救出するということはできません。もちろん対象船舶が日本籍船でない便宜置籍船の場合もそうですが、海上自衛隊の船舶に対して活動できるような法を考える。我が国の場合、国際法で認められている公海上の海賊の制圧というの

は、国内法の未整備ということですので、護衛艦でも行えないということになりますし、船舶に対するテロリズムの制圧もやはり実行できないということです。そういった国内法整備ということがまず非常に重要で、しかも迅速に制定しなければならないものかと思えます。

4番目に、船員教育についてですが、日本の場合、海事産業それぞれの結びつきというのが弱いといいますか、海事クラスターなどは形成できると思うのですが、1つの目標としてノルウェーのような、デット・ノルス・ベリタスをしのごようなコンサルタント機関というものができて当然だと思うのです。ノルウェーはリサーチ・アンド・ディベロップメント、R&Dに非常に力を入れて、国を挙げてやっている。ですから、新しい海事技術を開発するというようなことが非常にされていますし、それをさらに応用して世界に展開していくということです。日本もぜひクラスターのなものとしてつくりながら、最近そういう1つの例としてはインテグレートッド・ブリッジ・システム、IBSと呼ばれると思いますけれども、そういった開発とか、それから新しい認証制度が今のDNVですね、

デット・ノルスケ・ベリタス、ノルウェーの検査機関だけでなく、そういうコンサルタント、開発研究機能を持った組織が動いているということです。日本はマンニングの面でも船舶管理というビジネスでもより新しい産業基盤を築くということで、海事社会の展望と戦略性というものを持って、それぞれ池田先生、石田先生がおっしゃいました、内藤先生が最初にアライアンスということでおっしゃっていますけれども、そこへ広げられるようなものにしていければというふうに考えられます。

以上、国際競争力ということとセキュリティの問題とテロ・海賊対策と船員、産業基盤の形成ということで意見を述べさせていただきました。御清聴ありがとうございました。

(拍手)

事務局（植村） それでは、次に、鳥羽商船高等専門学校商船学科長・教授、石田邦光様、よろしく願います。

石田鳥羽商船高等専門学校教授 鳥羽商船高等専門学校の石田といいます。

商船高専ということで聞きなれない学校かと思いますが、全国に5校ございます。外航船舶職員の養成を目的としてつくられた学校



でございますが、現在は紆余曲折がございます。商船という名前をつけておりますが、中身は、商船学科は40名1つとあと工業系学科2つという学校になっております。全国5商船で養成規模としましては200人、こういう学校でございます。きょうは、そういったことで、商船高専の抱える教育現場の方からの声ということで少しお話をさせていただきます。こうと思います。

まず、教育システムですが、商船高専の場合、4年半の座学を終了した後、1年間、航海訓練所というところで実習を積みまます。これがないと卒業できない、こういう学校になっております。ところが、最近の若者の傾

向なんでしょうか、この実習に行ってから精神的な問題で実習が続けられなくて卒業でなくなるという子供も出ております。一方、大学では、1年から3年まで各1カ月、4年で3カ月、そういった航海訓練所の実習がございます。サンドイッチシステムと呼んでおりますが、その中で自分の適性を見きわめたり、もしくは職業選択のミスマッチをなくしたりということができるようになっております。ところが、高専の場合は、海上就職を決めるのも、そういった航海訓練所に行く前です。決めるときには単に自分の希望とか、そういったことで、自分は大丈夫だろうという形で海上就職を選択していくということで、進路に関しては高専生はかなりリスクを背負っているのです。今後、こういったシステムの導入も関係機関の方々に御協力いただいて、できたら導入したいというぐあいに考えている次第です。

次に、就職ですが、先ほどからお話にございますように、内航さんの方からも話がありましたように、長いこと採用が控えられてきた時代がございます。こうした中で、当然若者の船員志向だとか国民の海運に対する考え方もかなり落ちてきて、我々の学校に入学す

る学生も、船員にならない学校になて行きたくないということで、入学する者もないというような状況になってきております。

したがいまして、優秀な学生を獲得するのも非常に難しい状況になっているわけであります。しかしながら、商船高専としては、卒業する学生を就職させないわけにはいきませんので、当然、そういった海上就職のない時代に陸上就職を開拓してまいりました。そのおかげもあって現在では特に機関コースの学生、本来は機関士になるのですが、その子たちの就職先として陸上の一流企業からもたくさんいただき、信頼も得ているような形になっております。

そういったことで、我々が努力してきたものがあだになったのかもしれませんが、現在では機関コースに進む子たちは、海に全く目を向けず、陸上志向になってきてしまっているという、何とも言いがたい状況になっております。我々は機関士の魅力というか、よさを懇々と説得するのでありますが、彼らは全く見向きもしない。「家庭に毎日帰れる、そういう生活がいい」というぐあいに言われてしまいます。

片や、航海コース、要するに将来船長にな

るというコースを選ぶほとんどの子たちが外航海運会社を志望しております。平成15年から20年で、本校では航海コースを出た学生が82名おりますが、その中で外航海運に採用されたのはわずか16%です。内航海運は26%、進学した者が28%、こういう状況です。彼らは、今申しましたように当初外航海運を希望しているわけですが、そういう状況にしかなくていい。大学進学が多いのは、要するに大学に行った方が就職に有利だからです。だから、成績のいい子たちはそちらを選んでいく。高専の卒業のときに大手の会社はだめでも、大学に行ってから採用されるという子もたくさんおります。

そういった状況で、希望があってもなかなか採用してもらえないというのが現状であります。ということであれば、今の船員不足の原因として、船員になる若者がいないということがよく言われるわけですが、これが果たして本当なのかなという、我々の教育現場としては疑問を抱かざるを得ない状況でございます。

今でも船員になりたくて高専に入ってくる子はたくさんございます。ところが、途中で、「えっ、あの先輩が行けないの」という



話もあるわけで、どんどん挫折していく子がふえてくるということです。ですから、我々商船高専も一生懸命頑張っているわけですが、そういった船員を目指す子も今いるんだということを御認識いただきたいと思います。

船員志望者の減少とか、商船系の教育機関への入学志願者の低下に歯どめをかけるのは、先ほど石田先生からお話がありましたように、海事思想の普及ですとか、これは子供

たちに非常に重要です。でも、もう1つ重要なことは、我々が出す学生を受け入れるところがきちんとそれなりの数あるのかということが非常に重要です。そうでないと私たちは中学校に行つて宣伝ができないというか、これだけ就職できますから来てくださいということが言えない、こういうつらさがございます。そういったことが現状としてあるということを御認識いただければと思います。

また、航海訓練所の話を先ほど申しましたが、帆船による遠洋航海が今後なくなるかもしれない、もしくは、高専でいきますと本来世界一周の航海がございしますが、これも原油高で18年度からストップしております。さらに、航海訓練所の練習船は、走るのが仕事なのに停泊日数の方が多くなっている、こういう状況でございます。そういったところを見て中学校へ行つて、これだけうちの学校の商船学科は魅力がありますということが言えるかという、とても言えません。そういう状況に今なっている。国交省からお力をいただいて、例えばインターネットで「海の仕事をcom」というのを立ち上げていただきました。私も参加させていただきました。ただ、そこでは、子供たちに夢や希望、あこがれを

あおるような形で当然つくっているわけですが、その子供たちが将来船に乗れるのか、もしくは造船業、海事関連産業に就職できるのかということをきちんと考えていかないと、「それは単なる言葉だけで、現実には我々は希望した仕事につけないの?」ということでは、いささか国としても、我々としても責任があるのかなというぐあいに思います。

先ほど、海洋基本法で日本人船員の確保・育成ということがありますというお話もございました。ところが、一方で、今、我々5商船は、実は統合再編の渦中にございます。これはどういう意味なのか、私も疑問を抱いているところです。これが本当に国の政策として10年、20年先を見据えた海事関連産業もしくは船員教育のビジョンなのかどうか、これは非常に疑問を持っているところでございます。

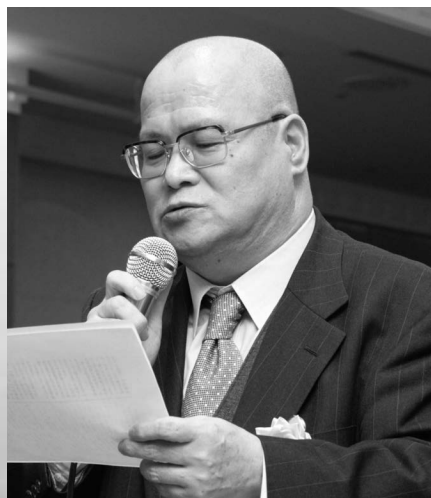
ということ、きょうは商船高専、船員教育機関として皆様に御認識いただきたい点を述べさせていただきます。この場をおかりしまして、こうした機会をいただいたことを厚く御礼申し上げます。ありがとうございます。(拍手)

事務局(植村) それでは最後に、内航海運

関係ということで、内航新聞社社長の藤川敏夫さんをお願いいたします。

藤川内航新聞社社長 内航新聞社の藤川と申します。本日は、プレス立場から内航海運の問題点について2点ほど要望したいと考えています。

まず第1点は、内航船員の所得税減税についてであります。内航海運の船員数は現在2万人強、旅客フェリーの船員数を入れて3万人と言われております。内航海運及び旅客フェリーの船員については、昭和49年は約7万人いましたが、平成7年には5万人弱になり、平成20年には3万人にまで減少してまいりました。内航海運の船員の減少は、内航



物流合理化に伴う定員の減少、物流の効率化、船舶の大型化などにより船員数は大幅に減少してきたものであります。現在、内航海運の船員数は2万人強であります。その船員の内訳を見ますと、50歳以上が全体の6割以上を占めており、船員の高齢化が進んでいます。また、団塊の世代の退職が始まり、年間1000人以上が退職年齢を迎えています。したがって、若年船員の確保を行わなければなりません。現在、若年船員の確保は、海上技術学校関係が250名、残りの250名は一般高校卒業生などの山出しで、全体として500名程度が内航海運に入ってきているわけで、船員不足が深刻化しているのが現状だと思えます。

ところで、昭和49年当時は、内航海運に7万人強の船員がいたと言いましたが、そのときの船員の給料は陸上の1.3倍以上あったと言われ、労働条件に魅力があった。ところが、年数がたつにつれて海上労働の合理化ということで船員の給料も引き下げられ、陸上の賃金と比べ余り変わらないという状況になってきております。したがって、船員の賃金は余り陸上と変わらなくなつて、逆に現在、新人船員を確保しようとすると、船員の

賃金の安さからなかなか船員の確保ができないような状況になっております。船員という仕事は、離家庭性など船員の特殊性があり、船員の賃金は陸上より幾らか高くならなければならないのが、そうではなくなっているわけです。したがって、内航海運事業者も船員の賃金引き上げに努力しなければならぬわけですが、それとあわせて船員の所得税減税をぜひとも海事振興連盟の先生方に御検討をお願いしたいと考えています。

現在、外国のイギリス、ドイツ、ノルウェーなどもトン数税制のほか船員の所得税減税を実施しております。日本もトン数税制が実現し、海洋法が成立し、海事立国ということをやつていこうということになっているわけでありますが、この際、外内航を含めた船員の所得税減税についてぜひとも検討していただきたいと考えます。

第2点目は、内航オーナーのグループ化の問題であります。国土交通省の肝いりで船員対策のため内航オーナーの協業化、グループ化が提案されておりますが、なかなかその実現が進まない状況となっています。内航海運の7割のオーナーはいわゆる一杯船主で、1隻の小型船舶をもとに営業をやっているわけ

ですが、最近、船員不足が深刻化し、一杯船主のところへ船員はなかなか就職しないという問題が起こっています。したがって、船員を確保するには、一杯船主が5隻、10隻と集まって船舶管理会社を設立することが求められております。そうすれば船員の予備員も減少し、若手の新人船員も集まってくるのではないかとあります。ところが、その船舶管理会社の構想には、中小企業の小さい一杯船主が一国一城のあるじであることから、なかなかオーナーのグループ化が進まないといった状況となっています。したがって、私としては、こうした船舶管理会社を設立するためには、法人税減税を実施したかどうかと提案したいと考えています。これは私の案というよりも、内航オーナーから伺った意見でもあります。国土交通省も船舶管理会社の設立を求めていると内航事業者者に説明し、協力を求めています。やはり何らかのインセンティブが必要だと考えています。その意味で、船舶管理会社の法人税減税をぜひとも検討していただきたいと思います。

以上2点をぜひとも海事振興連盟で御検討されることを期待しております。よろしくお願いたします。(拍手)

竹本衆議院議員 ただいま、各業界代表者、学校関係者の方々より大変貴重な御意見をお聞かせいただきました。本日は国交省の方で幹部の方がおいでになっておられますので、行政サイドからの意見などもいただきたいと思っています。よろしく願います。



伊藤国土交通省海事局長 海事局長の伊藤でございます。

本日は、中馬海事振興連盟会長、竹本先生を始めいたしましたして、日ごろから海事に関して大変深い御理解と御支援をいただいております先生方、大勢御参加いただきまして大変ありがとうございます。その中で、このタ

ウンミーティングに私を始めいたしましたして関係の課長を参加させていただきまして、また、大変貴重な御提言あるいは御苦言もいただきました。大変ありがとうございます。

大変広範な分野で御意見をいただいておりますので、限られた中ですべてにお答えをするのはなかなか難しいと思いますけれども、私の方からは、海事局に関係します部分についてまとめてお答えをさせていただきたいと思っています。また、お昼に私どもの課長クラスが皆さんと直接お話をするような機会もあると思いますので、そういった中でも御意見を交わさせていただければと思います。

まず1点目でございますが、税制について



の御発言がございました。前回、通常国会で成立いたしました海上運送法等の改正が本年の7月に施行されました。これはトン数標準税制関連でございますが、その中で、日本の船舶、日本籍船でございますとか、日本の船員確保計画に関する国側の手続でございます省令あるいは告示につきましては既に行っておりますので、環境整備が行われております。海事振興連盟の先生方あるいはきょう御参列の船主協会の理事長を初めいたしましたして関係者の皆様の御協力を賜りましたことに改めて感謝を申し上げます。

本年は、船舶の特別償却制度の延長の要望の年でもございます。これについても御発言がございました。その中で御指摘もありましたので再度になりますけれども、新しく導入されましたトン数標準税制は、いわゆる外航海運企業、オペレーターと言っておりますが、この税制でございますが、こういったオペレーターの方々は自分で所有している船舶のほかに、いわゆるオーナーという方々から数多く用船して商船隊を形成しております。国際標準としては、トン数標準税制と特別償却というのが実は両輪でございます。今年、その片側のトン数標準税制もやっと実現をした



ということをごいまして、これからこの海運業が世界で国際競争にさらされる外航海運につきましては、この2つの制度が絶対に不可欠でございます。また、内航でございますけれども、内航の場合ですと中小の零細の事業者の方々が非常に多いということ、それから最近では燃料油の高騰の影響、さらに長期にわたる運賃の下げどまりということ、厳しい経営環境でございます。こういった内航の

事業者の方々にとつてもこの特別償却制度は大変重要でございます。また、これから私も12月がちょうど税制の要望の時期でございます。皆様の御支援、御尽力をよろしくお願い申し上げます。

次に、きょう大変御発言の多かった人材の関係につきまして一言触れさせていただきたいと思います。若手人材の育成確保を実現するためには、海事産業という職業を選ぶこの道を私どもが積極的に提示していくことは大変重要でございます。その前提として、いろいろ御指摘のありました、まず海に関する国民あるいは若い方々の関心を高める、これが大変重要である。最近、私どもの関係する団体、海事センターというところがアンケートを実施いたしました。そこで、海に関する10代の若者の認知度というのはやはり低いという結果が残念ながら出ております。私ども、海運あるいは海事に関する情報が十分に流通していないということを改めて残念ながら確認した次第でございます。

こうした観点から、海事思想の普及ですとか啓蒙というのが大変重要であるということ、これは私どものみならず、自治体、事業者団体の皆様、多数の関係者の皆様の協力を

いただきました。皆様と連携をして取り組む必要があるということで、昨年10月に海事産業の次世代人材育成会議を設置いたしました。また、今年度からは、海事地域で関係者が協力をしながら海のまちづくりに積極的に取り組んでいただき、若い方々に海や船に親しむ機会、あるいは学校教育と連携をした海事教育の推進、こういったものを行うための新たな海事人材確保連携事業、こういうものを立ち上げて戦略的に取り組んでございます。特に、大阪海運組合の藤原理事長ほか各プレゼンターの皆様から御指摘のありました、いわゆる小中学校からの学習啓蒙というのが大変重要である。私ども、「海慣」という言葉もきょう初めて習いました。具体的に小中学校における社会科見学ですとか、保護者を対象にした体験航海とか海洋教室とか、こういったものを実施しております。「海の仕事:job」というものの御紹介をいただきましたが、こういったものも立ち上げて、造船、海運、船員という職業を御紹介しております。まだまだ改善の余地はあると思いますけれども、こういったことを通じながら啓蒙活動をより一層充実してまいる所存でございます。

また、水産系高校の卒業生のお話がありました。最近では、平成20年2月でございましたけれども、近畿内航船員確保対策協議会と連携をいたしまして、水産高校の卒業生を対象にいたしました、船員の職業あるいは内航海運の実態等に関する講演を行うセミナーを開催させていただいております。これまでこういったセミナーを全国6カ所の水産系高校で開催したところでございます。

また、就職面接あるいは企業説明会を行う「海へのチャレンジフェア」というのもやっております。これまで合計で18回開催しております。地元の水産系高校にも当然お話をし、その高校の学生の皆様にも参加をいただいております。数は十分ではございませんけれども、実際に内定者も出ておるところでございます。今後ともこうした各地の協議会と連携をしながら、今申し上げましたセミナーあるいはチャレンジフェアを通じて、水産系高校卒業生の内航への就職促進を図れますように積極的にアピール等を行ってまいりたいと思っております。

その中で、水産系高校の卒業者の海技試験免状取得のお話がありました。水産系高校というのは主として水産業の専門技術や知識

を習得するというところでございまして、若干船員教育と重なった部分もございしますが、これから水産庁あるいは文科省等の意見を聞きながら検討してまいりたいと思っております。内航海運でございます。内航海運は老朽化が進んでおることでございます。これにつきましましては、新技術の普及ですとか、スーパーエコシップ等の省エネ型の建造支援の代替促進施策を強力に進めさせていただきたいと思っております。

それから、ちよつと御発言のありました運賃と用船料でございます。これは大変私どもも大きな課題と考えておりまして、昨年来、関係の団体に適正なコスト負担ということで協力をお願いしてまいっております。地方運輸局にも窓口を設置するとか、アンケートを実施したりしております、これからも荷主への働きかけを、私どもも含めまして積極的に進めてまいる所存でございます。

時間の関係もございしますので、御説明したことはたくさんございますが、また機会をとらえて残った部分をお話し申し上げる、あるいは昼の部分で申し上げたいと思います。が、きょうのお話の中で私どもが大変力強く思いましたのは、これだけの皆様からいろいろ

ろな、御苦言もございましたけれども、大変前向きなお話をたくさんいただきました。私ども、これから海事行政を担うに当たりまして、そういう意味では大変心強い思いをいたしました。なお一層皆様の御提言あるいは御提案あるいは御意見の期待に沿えるように頑張ってまいりますので、何とぞ今後とも引き続きまして御支援をよろしくお願い申し上げます、私からのお話にかえさせていただきます。



ます。どうもありがとうございました。(拍手)

竹本衆議院議員 それでは、時間が大分押しておりますので、きょう御出席の国会議員の先生方からいろいろ御意見を伺いたいと思います。

まず最初に、中山泰秀衆議院議員、お願いします。

中山衆議院議員 改めまして、中山と申します。本日はお招きにありがとうございますとうございました。感謝を申し上げます。

いろいろとお話は多岐にわたっておりますが、私も短くいきたいと思いますが、今、自民党の方で国防部の部会長代理を仰せつかっております。インド洋の海上自衛隊の延長問題に絡みまして、海賊問題に関して、この対応策をどうするかということを、今、自民党の国防会で検討に入っているとところでございますので、そのうちメディアを通じて、もしくは直接に御連絡をさせていただける機会が出てくるだろうというふうに思います。

あと、一般的に見て、税負担の御指摘もございました。特に固定資産税、造船所等、倉庫も含めて非常に広いエリアに税金がかかってくる、こういったものの軽減措置をしっかりと



りやらなければいけない。特に私は当選5年目になりますが、3年目のときに商業地等の固定資産税の減免を地方自治体の首長が申請すると5%下げられるという法律を、経済産業省と一緒に頑張って先生方の指導のもとにつくりましたので、そういったものを地方自治体が活用できるような連携作業というのを、地方の先生方や首長にもお働きかけをいただいてはいかかということ。

それと、最後1点、国際競争力をつけると言いながら、港湾の方は大分オープンポートポリシーとでもいいでしょうが、国土交通省、旧運輸省の皆さん非常に頑張っていただいている。空の方、海の方と両方ある中で、

海の方が一生懸命頑張ってくださいているということは、業界の皆さん、そしてまたアカデミックな先生方の画期的な御指導のたまものであるうというふうに私も同感に考えております。

また、私は個人的に当選5年間ずっと神戸大学の名誉教授の黒田先生と近畿地方整備局にいた高田さんと一緒に勉強会をやっていました。港湾、愛しておりますので、しっかりと港に関する作業、微力でございますが、これからも頑張つてまいりたいと思いますので、きょう御参集の皆様方の心からの熱意に対して感謝を申し上げ、内閣総理大臣麻生太郎になりかわりましてのごあいさつにかせ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)

竹本衆議院議員 どうもありがとうございます。

それでは、衆議院議員・大塚高司先生。

大塚衆議院議員 皆さん、本日はどうも御苦勞さまでございます。衆議院議員の大塚でございます。

きょうは本当にいろいろなお話を聞かせていただきました。幅広い範囲のお話でございました。その中でやはり一番言えることは、



海事産業は本当に国を挙げて取り組まなければならないということでございます。我が国は、皆さん方御承知のとおり、海にすべて面している国でございます。そういった国だからこそできるような戦略、施策をもっともつと打ち出していけるのではないかなというふうに私どもは思っております。

加えて申し上げれば、今、本当に税制調査会、税に関する問題が出てきております。そういった中、また皆さん方の後押しをちょうだいしながら、我々もいろいろな意味で皆さん方が本当にこれから頑張っていただけのような環境づくりにもこれから全力で取り組んでまいりたいというふうに思っております。

そして、やはり僕らの子供のころ、海で働く人たちというのは魅力がありました。海の男、格好いい、そういう意味であこがれた人もたくさんいらつしやったと思います。やはり海で働く、そういった魅力ある産業に一つずつ皆さん方の力を合わせながら成長していったのだかと思っております。それら我々国会議員、そして海事振興連盟がこれからはいろいろな意味で、皆さん方の御意見をちょうだいしながら、国政の場で広げていきたいと思っております。

そして、教育というのは本当に大変でございます。現場の声を聞かせただきました。そういった教育、本当にこれからも、現場で必死の思いで取り組んでいたいております。まず先生方の声を真摯に受けとめながら、我々も魅力ある学校にしていきたいと思っております。

そういった意味においても、これから全力で我々は頑張っていきたいというふうに思っております。きょうは本当に貴重な御意見ありがとうございます。（拍手）

竹本衆議院議員 御苦労さまでございました。

それでは、次に近藤三津枝先生。

近藤衆議院議員 ただいま御紹介いただきま

した近畿ブロックの近藤三津枝でございます。いつも海事振興連盟の皆様方には大変お世話になっております。感謝申し上げます。ありがとうございます。

今、百年に一度の金融危機と言われておりますが、それに影響を及ぼされて、これから経済状態がどのようになるのか大変心配でございます。そのような状況の中で、我が国日本は世界じゅうの船舶で原材料を日本に運び込んで、日本で付加価値をつけてそれをまた海外に輸出しているという、そういう経済構造の上に日本国民の経済は成り立っているということを、改めてこの機会に意を強くしている次第でございます。海運、港運、倉



庫、それから旅客船、各業界の皆様方が一体となつて今まで取り組んでくださいました。四面環海の日本にとりましては、それがいかに重要であるかということはこの機会に改めて感じさせていただいている次第でございます。

非常に国際競争これからも厳しくなりますけれども、我が国の内航、そして外航海運が安定的に運航できますように、私も微力ではございますが頑張つてまいりたいと考えております。

特に、この経済危機を乗り越えますと、これからはCO₂の削減に向けた技術開発がなお一層叫ばれることになると思います。スーパーエコシップの普及促進などで我が国が国際的にトップを切ることは、これは新たなビジネスチャンスにもこれからつながることでございます。先ほど、夢のある海事というお話、先生からも出しましたけれども、そういう夢をぜひ持っていたきまして、この難局をとともに乗り切っていきたいと考えております。また、国会運営も非常に不透明でございますけれども、第2次の総合経済対策には、安全・安心な交通空間確保と物流コストの低減などに直結する交通ネットワークの整備が

うたわれております。この経済対策を具体的なものとし、第2次補正予算編成に当たりましては、阪神港などのスーパー中枢港湾の整備がさらに促進されますこと、私も頑張つてまいりたいと思います。どうぞ皆様、今後とも、これからの学生たち、若者の指導にも私も一生懸命頑張りますので、引き続き御指導くださいますようお願い申し上げます。(拍手)

竹本衆議院議員 それでは、衆議院議員・とかしきなおみ先生、お願いします。

とかしき衆議院議員 衆議院議員のとかしきなおみでございます。本日はタウンミーティングにお招きいただきまして本当にありがとうございます。1時間半ぐらいの間、皆様からいろいろ貴重な御意見をいただき、私は一生懸命メモさせていただきまして本当に勉強になりました。

そして、伺っていて思ったのですけれども、今までの国策がどうも方向性がはっきりしていないかった。そのためにこの海事産業の方は大変迷走してしまつて、今の現状を生んでしまったのではないかと、そういうふうにしてしまいました。これから、一度は栄えたこの産業をもっと元気にしてい



く。逆に、またパワーが出てくるようなお話もたくさん伺いました。ですから、これをどういうふうな方向づけで出していくのか、ここを私たちは考えていかななくてはいい。やはり日本の特徴をしっかりと出していく、そして世界の中で求められるニーズは何なのかと思ひまして、私もちよつと考えてみたのですけれども、さつき近藤先生もお話になりましたけれども、海運グリーン化総合対策とか、そういったところで環境についての取り組みが今積極的に行われております。スーパーエコシップもその1つだと思ひますけれども、こういった環境への取り組み、今、世界じゅうが頭を悩ましてるところであり

ます。さらに、日本の技術がかなり進んでいると認知されている業界でもありますので、そこをうまく取り入れていただく。例えば人材にしても、今そういった環境に配慮した人材がとても求められております。そうした能力、技術を身につけた船員の方々が日本にはいるよと言っていただけに、そういったゴールを明確にして産業育成をしていく、これが今日本には必要なのではないかなと、お話を伺いながら思っております。

私もきょう内実をいろいろ伺いましたら、何か自分の気持ちのような、心の痛みを共有した空間でございました。これからもしっかり皆さんのために力を尽くしていきたいと思っておりますので、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)

竹本衆議院議員 ありがとうございます。
それでは、衆議院議員・原田憲治先生、お願いいたします。

原田衆議院議員 御指名をいただきました原田憲治でございます。皆さん、御苦労さまでございます。

先般、テレビを見ておりましたら、北海道と本州を結ぶフェリーが減便になってしまったと。燃料高騰のあおりを食って、高速フェ



リーが減便といましようか、欠航することが決まったと。この中で、函館でとれたイカが東京へ入ってこなくなるかもしれないというような話がテレビで放映されておりました。一般には余り知られておらないというか、本当は知っていたかなければならないのですけれども、船の物流に関する部分が大変大きな重要な課題になっておるということをしっかり認識をしなければならぬ、このように思っております。もともと我々もPRに努めなければならぬと思っております。

それからもう一つ、私ども子供のころには、港へ行きますと、船に乗せてもらうとこ

ろまではいきませんけれども、船のすぐそばまで行つて船を見ることができたのですね。今はセキュリティの面があらうかと思うのですけれども、柵で囲つてしまつて、近寄ることもできない。子供、孫を連れて船を見にいかうかといつても、遠くから眺めているだけということではやっぱり何にもならない。私も日本丸に乗船させていただきましたけれども、ここでもまた今までと違った悩みを、これから内航船に乗りうかという訓練生の皆さんから聞きました。それは、海に出てしまうと世間と連絡ができないと。携帯電話が今非常に普及しております。この電話が陸上でありますとほとんどのところで通じるけれども、海へ出ると連絡することができないところが多い。友達と話もできない、家族とも話ができない部分があるので寂しいというようなお話も訓練生から聞かせていただきました。こんなことも解決をしていかなければならないのではないかな、こんなふうに感じたところでございます。

これからも海のためにしっかりと国政の場で働かせていただきたいと思います。どうぞ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)

竹本衆議院議員 どうもありがとうございます。

私も国会議員の一員ですので一言申し上げます。ささせていただきますと、きょうは本当にどうもありがとうございます。先ほどどなたかが言っておられましたけれども、日本の国は世界で第2の経済大国と言われておりますけれども、実は、内需、外需で分けますと、日本は外需が3分の2ぐらい、内需が3分の1です。ところが、アメリカ、イギリス、フランス、ドイツ、いわゆる先進国と言われているところは全部内需がほとんどなのです。8割方内需なのです。外需は少ないのですね。イギリスなんかは外需はゼロなのです。海外



で金を使つてばかりいる、そういうのが普通であります。これは何を意味するかというと、日本は島国でありますから外需で稼がざるを得ない立場にいるということです。となりますと、この外需で稼ぐ運送手段である海運、これは死活問題であり、しかも極めて重要な役割を担わされていると私は思います。

ところが、先ほどから度々御発言がありまして、ように、大変人が集まらない、会社の経営が厳しい、こういうことでありますから、私は今回の特別償却、この税制は当然延長させますけれども、それを乗り越えて、船員の待遇が陸上の倍ぐらいもらえる、こうすれば人は集まってくる。人が集まるようにしないといけない。それは国の施策だということまで議論を詰めた方がいいのではないかなと思っております。

そういう意味において、人の育て方、私は、実は、随分前ですけれども、航海訓練所の海王丸に博多港から横須賀まで乗せてもらったことがあります。2泊3日だったのです。すさまじいもので、神戸商船大の学生が一緒だったのですけれども、高知の沖合でとまりまして、海の中へ学生をほうり込むんですよ。1時間ぐらい泳がせまして、また引き

揚げます。徹底して鍛えます。私はそれを見まして、これこそ海員魂というか、船乗り魂を植えつけるものだと思っております。

同じことを、私はアメリカの大学にいたときに、海軍学校ですか、あそこでの訓練は同じようなことをやっていました。ひどいときはプールの中で素っ裸で泳がせます。それぐらいの、サバイバルに耐える、そういう訓練をしているんです。ところが、今そんなことはだんだん手薄になっているんじゃないかと思っております。石田先生からいろいろありましたが、ぜひ海員魂を持ったしっかりとした船員を養成することが国の大きい責任であり、また義務なんだというぐらいの世論を沸かして、もう少し待遇もよくしていかなければならないなと思っております。

それから、こうして鍛えた人間がせっかく船に乗ってもらおうと思ったのに船に乗らない、陸上に勤務した、腹が立つとか困った、こういう話は必ずあります。これは自衛隊のパイロットにもあるのですけれども、私は、そこは大きく見ていいんじゃないか。人生いろいろあるから、船に乗ってくれる間はいいいし、それが陸へ行ってもいいじゃないか、そのかわりまた新しく船に乗る者をつくる、こ

れぐらいの大きい気持ちでやれば海運業界も大きく発展するんじゃないかなと思っております。素人臭い意見かもしれませんが、そういう思いを持っておりますので、お伝えしておきたいと思います。

さて、いろいろ話しましたけれども、いろいろ先生方からも御意見がありました。また、行政当局からいろいろお話がありましたけれども、御質問あるいは御意見、あるいはこんなことを考えたかどうかというようなことがありますたら、どうぞ御発言ください。少し時間がございます。お願いします。会場の皆さんですよ。タウンミーティングですからね。1人や2人言ってもらわないとタウンミーティングにならないですよ。別にきょうの議題でなくても結構です。大阪のことでもいいし、あるいは税金のことでもいいし、何でも結構ですから、どうぞ。

地元事業者 私は宮崎カーフェリーに勤めておりまして、大阪支店を預かっております。

この会議でカーフェリーという言葉が2回ほど出たかなと思いますが、実は大阪はカーフェリーの一番大きな港なんです。北九州へ2航路、大分別府へ2航路、南九州は宮崎と鹿児島へ2航路、それと四国へも1航路、

沖縄へも1航路ということで、本来、沖縄はもう1社カーフェリーがありましたけれども、ついこの間なくなりました。これは非常に原油高なんですね。我々、今、10月から12月まで使わせていただいております燃料油、これは9万3200円というところでもない値段の油を今使わせていただいています。私はフェリーに36年勤めておりますけれども、常に燃料油というのは紙バ価格で決まるということ、好きな値段で油を買えない仕組みになっております。この紙バ価格というのは、今、フェリー業界は非常に苦勞をしていて、これはなくならないものかなというのがまず1つ。

それと、フェリーというのはトラック、乗用車、お客様を運ばせていただくわけですが、これも、CO₂の削減ということに相当我々は貢献をしているのです。ところが、もう皆さん御存じでしょうけれども、高速道路が1000円になります。これで会社がなくなるのではないかなというような心配をしております。実は、関西から九州へ渡るのに高速道路、山陽自動車道、中国自動車道、大きな動脈があります。これで北九州まで走りますと、お1人の運転手でも8時間ぐらいで行っ

てしまいます。船だと今は12時間で行っているわけですが、乗用車は8時間CO₂を吐き続けるわけですね。それが高速代1000円でいいですよと言ってしまうと、船に乗りないのではないかなと。そのかわりCO₂はまき散らされる。地球がなくなっていくのではないかなと。20年、30年後、これは大変なことになると実は思っています。フェリーに勤めている人間は、CO₂の削減にも非常に役立っているという思いで一生懸命働いておるわけであります。この辺の政策は、油が高くなりますと、バンカーサーチャージということで、私のところで言いますと今12段階の調整金をいただいております。これは非常にお客様に負担をお願いしているわけですから、それでも何とか乗っていただいている。これがなくならない限り、片や高速道路が非常に安くなってしまうと本当に心配だなと。それが実施されたら、四国などは大阪から3000円台で行ってしまう。実は、船に乗ると2万円を超えるわけですね。北九州もそうです。

そういう現状がありますので、油、それとCO₂、これは日本の課題として整合性を持った施策をぜひ実現していただきたいなとい

うふうに思いました。

竹本衆議院議員 ありがとうございます。これは行政から答えてもらいましょう。

伊藤国土交通省海事局長 私は7月から海事局長になりました。そのときから今の御指摘、同様に共感するものでございまして、このままですと本当に海上フェリーというのは壊滅的な影響を受けるという認識を、実は私もここに並んでおります者全員が認識をしております。1つは、荷物を取つてくると、それからコストを削減すること、それから国がその中でどういう支援ができるかというのを、今、港湾関係と私どもで検討を開始しております。限られた財源でございしますので、どこまでできるかというところはございますが、また、2次補正関係の時期もございします。先生方の御支援もいただきながら、今の御指摘を重く受けとめさせていただいて検討させていただきたいと思っております。以上でございます。

竹本衆議院議員 ほかにございませんか。よろしいですかね。

それでは、大分時間が過ぎておりますので、本日の質疑はこの程度といたしまして、まとめに入りたいと思います。

行政におかれましては、取りまとめにかかわらず、今回の議論の対象といたしました港運業界、それから倉庫業界、内航業界、外航海運業界の海事関係業界の抱える諸問題につきまして、それらの解決に向けて全力を挙げ取り組みをよろしくお願いしたいと思っています。

本日のタウンミーティングの取りまとめ方法でございすけれども、あらかじめ事務局から配付いたしております資料「大阪タウンミーティング決議（案）」を用意いたしました。これをもつて海事振興連盟の決意としてはいかがかと思ひ、その提案をさせていただきます。

では、事務局から朗読をお願いします。
事務局（植村） 海事振興連盟は、平成18年5月の今治を皮切りに、広島、神戸、長崎、大分と順次タウンミーティングを開催してきました。

本日、ここ大阪において「これからの日本、海に足場を」をテーマに、海事産業の人材の確保・育成をはじめとして、これからの海事産業のあり方を中心に幅広く議論した。

近年、海事産業分野を志望する若者が減少する傾向にあり、この傾向が続けば、将来の

国内外海上物流の確保に支障を来し、我が国の均衡ある発展に多大な影響を与える恐れがある。

もとより、四面を海に囲まれ、生活・エネルギー資源等を海外に大きく依存する我が国にとって、貿易物資の安定輸送、国内物流の確保、原油高、環境問題等にも対応した産業構造の転換ならびにこれらを支える造船業の維持・発展は重要な課題であり、次世代に對し万全の態勢でこれを継承していかなばならない。

そのためには、当連盟として以下の課題に積極的に取り組んでいく必要がある。

- (1) 海事産業の活力維持のためトン数標準税制の円滑な実施及び船舶特別償却制度等既存税制の確保
- (2) 海事産業に係わる人材の確保・育成と海事教育の更なる深度化・高度化
- (3) 国内海運、特に、過疎化・高度化による輸送人員の減少や燃油の高騰により厳しい経営状況にある離島航路への補助及び構造改革の支援
- (4) 貿易立国である我が国にとって極めて重要な海域であるソマリア周辺海域における日本関係船の安全確保

- 竹本衆議院議員

（「異議なし」の声あり、拍手あり）

細部のてにをは等につきましては、中馬先生及び私、竹本直一に御一任いただきたいと思ひます。

竹本衆議院議員

に、当連盟会長の中馬先生からごあいさつを
 願います。

中馬会長 どうも御苦労までございました。2時間余りにわたりまして、それぞれの業界、また先生方からも本当に貴重な御意見をちょうだいいたしました。この決議にも、今読み上げましたように、これは全体の皆様方の御要望も、税制もあわせまして入っていると思いますから、これに沿って私ども振興連盟の議員もしっかりと頑張っていく所存でございます。

それからもう一つ、最近大きく時代が変わり始めておりまして、今、クルーズの話が出ましたけれども、こうした観光というのが大きな一つの産業に育っております。また、これからの国際交流の中で観光の大事さ、これは大変なものでございます。防衛上の問題にもつながるかもしれません。人間と人間が交流して仲よくなることは、紛争をなくすことでございますから。そういうことで、観光も観光庁になりました。そういうことから、こ

の振興連盟の方にも、今言ったような観光も1つの大きな海を中心とした観光でございますから、業界の方々に入っていただくのも1つかなどというところで今検討しているところでございます。そういうことも含めて、この振興連盟がますます日本の中で大きな役割を果たしていきますように、皆様方の御協力をお願いする次第でございます。

ともあれ、きょうは本当にありがとうございました。（拍手）

竹本衆議院議員 予定の時間を20分ほどオーバーいたしました。本当に御協力ありがとうございます。これでタウンミーティングを終わりたいと思います。どうもありがとうございます。（拍手）