



函館開港150周年記念

函館タウンミーティング

日時：平成21年5月23日(土)

場所：函館国際ホテル

■開会

事務局(植村) それでは最初に、本日の主催者始め、参加国会議員の先生方を御紹介申し上げます。

まず、主催者・海事振興連盟会長であります衆議院議員・中馬弘毅先生(拍手)。

次に、海事振興連盟副会長兼事務総長であります衆議院議員・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先生方を御紹介いたします。

衆議院議員・金田誠一先生、衆議院議員・逢坂誠二先生、参議院議員・中川義雄先生(拍手)。

なお、本日、御出席予定でございました衆議院議員・武部勤先生は、諸般の事情で急遽欠席となりましたのでお知らせいたします。

■主催者あいさつ

事務局(植村) まず、主催者を代表いたしますとして、中馬弘毅会長よりごあいさつ申し上げます。

中馬会長 おはようございます。ご紹介いた



いただきました、きょうの主催者でもございます
海事振興連盟会長の中馬弘毅でございます。

一言ごあいさつを申し上げます。

きょうは、土曜日で皆様方お休みのところ、そしてまたお足元の悪い中をこのように多数御参加いただきましたことを心から厚くお礼を申し上げる次第でございます。

このたび、開港150周年を迎えますこの函館市におきまして、第7回目となりますタウンミーティングを開催させていただくことができました。

このタウンミーティングは、海に関係あります町であります四国の今治から始まりまして、これまで神戸、広島、長崎、大分、大阪

と海事産業に深くかわります都市を中心に開催しまして、地元の皆さんの意見を伺いながら当連盟としてその声を国政に反映させております。

海事振興連盟につきまして少し御説明を申し上げますと、当連盟は、超党派の国会議員220名を超えており、また、海事に関する業界及び学識経験者で構成する団体であります。これまで、海の日を祝日とすることを実現しましたり、タジマ号事件を契機としました刑法の改正、海事関連国際条約の批准、また、海事各業界の税制改正、トン数税制等も行いましたが、こうした立法やまた国会における行政を動かす活動等に邁進をしているところでございます。

現在では、皆様方も御承知のことと思いますが、ソマリア・アデン湾で海賊行為が多発しております、今でもこうした海域を航行している我が国の商船隊も海賊の脅威にさらされているわけでございます。これに對しまして、自衛官を出すことも含めまして、今、立法関係の方をやっているところでございます。ともあれ、皆様方の幅広い御意見をちょうだいしながら、きょうも決議をまとめて関係方面へその意見を反映するように努めています。

く所存でございます。

また、内航、旅客船、フェリー対策にも力を入れておりまして、これからの時代に向けてまして海事都市の創造、さらには国内外の海事関連都市とのネットワークを構築しまして、海事各産業が総合的に発展するようにしたいと考えております。それによりまして、均衡ある国土の発展も可能となるようにしなければなりません。

こうした中、本日、横浜、長崎とともに、日本最初の貿易港として開港し、北海道の表玄関として発展しております全国でも屈指の水揚げを誇る水産都市として、加工業、流通業の分野も含めて発展を遂げております函館市におきまして、開港150周年を記念した第7回のタウンミーティングを実施するということとは、まことに意義あることだと思っている次第でございます。

今回の会合では、昨年秋以降の急速な景気後退によりまして、我が国の各産業界への影響は甚大な状況でございます。函館市を中心として、海事産業や水産業における現状と課題につきましても御意見をいただきますして、海事振興連盟としての考え方をこの函館からも発信してまいりたいと存じます。どう

ぞ忌憚のない御意見や御提言、また御要望をお寄せいただきますことをこれからよろしくお願いを申し上げる次第でございます。
(拍手)

■来賓あいさつ

事務局（植村） 次に、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、地元函館市の開催ということでありまして、函館市長の西尾正範様よりごあいさつをいただきたいと存じます。西尾様、よろしくお願いたします。

西尾函館市長 おはようございます。ご紹介をいただきました函館市長の西尾正範と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、海事振興連盟の第7回タウンミーティングということで、ここ函館市において会を開催していただきましたことに対し、心から厚くお礼を申し上げます。また、遠路御来館いただきました関係者の皆様に心から歓迎を申し上げます。さらに、中馬先生、そして、衛藤先生を始め、本道選出国会議員の諸先生、並びに国土交通省や水産庁を始め、海事水産関係者の皆様には、日ごろか



ら函館市の海事産業、水産業などの振興に当たりまして、多大な御支援、御協力をいただいておりますことに、本席をお借りしまして厚くお礼を申し上げます。

本日のタウンミーティングは、景気後退局面における海事産業、水産業の対策がテーマでございますが、当市におきましても、現在フェリーなどを取り巻く環境が非常に厳しい状況にあります。まさに、時宜を得たタイムリーな開催ということで、私を含めまして会場に足を運んでいただいた当市の関係事業者の方々も皆、本日の開催に大いに期待をしているところでございます。

さて、私たちの町、函館でございますが、

安政6年、1859年に開港以来、諸外国との交流や交易によって開かれて発展してきた町でございます。今日においても、三方を海に囲まれているという特性から、海や港が日々の暮らしに深くかわりを持った地域でございます。ことは開港150周年という大きな節目の年を迎えてございます。この記念すべき年に先人たちが築いてきた歴史や文化に触れて、町の持つ資源や特性を生かしながら、港町函館を改めて世界と未来に向けて発信していくということ、現在、記念事業の実施に向けた取り組みを進めているところでございます。

また、当市は、平成16年12月に近隣の4町村と合併をいたしまして、大きな水産海洋の都市になってございます。漁港の数が24と、一自治体としては恐らく全国一ではないかと思いますが、沿岸漁業の町としては屈指の水産都市になっております。こうした当市の恵まれた地理的、自然的な条件に加え水産海洋に関する多くの北大など学術研究機関やそういったことの集積もございます。水産加工といった関連産業の集積も大きくございます。こうしたポテンシャルを活用していこう、国際的な水産海洋に関する学術研究の拠点都市

をつくっていかうということで、行政はもとより地域の経済界や学術研究機関など、産・学・官が一体となって実現に向けた取り組みを進めているところでございます。

さらに、函館港におきましては、現在、道南圏、北海道の南の流通の拠点港湾として整備をいただいております。韓国釜山とのコンテナ航路の集荷の取り組みを進めているところでございます。物流を広げようということでございます。

さらに、国際観光都市でございますから、魅力あるウォーターフロントの整備をしようということ、歴史的、文化的な空間の整備を進めておりますし、道内唯一、といっているほど、また、一番寄港実績がありますので、国際観光クルーズ船の誘致ということについても取り組んでございます。今後とも、未来に向けて活気あふれる函館港をつくっていかうということで、さまざまな施策に国や北海道の御協力をいただきながら取り組んでいるところでございます。

以上、当市のまちづくりにつきまして、港づくりの一端を申し上げさせていただきましたが、本日御臨席いただいております諸先生から、今後さまざまな御意見とお力添えをい

ただきながら当市の振興発展に努めてまいりたいと考えているところでございます。

結びに、本日のタウンミーティングが函館開港150周年を記念し、当市において開催していただきましたことに改めて感謝を申し上げますとともに、この会合が活発な意見交換のもと、実り多いものとなりますことを御祈念し、さらには中馬先生を始め、本日お集まりの皆様の御健勝、御活躍を心からお祈り申し上げます。本日はまあさつにかえさせていただきます。（拍手）

事務局（植村） 続きまして、地元函館産業界の代表といたしまして、函館商工会議所の会頭の高野洋藏様よりごあいさつをいただきますと存じます。高野さん、よろしくお願いいたします。

高野 函館商工会議所会頭 ただいま御紹介をいただきました函館商工会議所の高野でございます。本日は海事振興連盟の主催により海の町函館で海事産業、水産業の振興をテーマにタウンミーティングを開催していただきましたことに心から御礼申し上げます。

また、海事振興連盟の会長でいらつしやいます中馬先生、副会長の衛藤先生を始め、道



内選出の国会議員の先生方、国土交通省、水産庁並びに関係者の皆様には開催にいろいろと御尽力をいただきましたことを心から御礼を申し上げる次第でございます。

函館市と海とのかかわりにつきましては、ただいま西尾市長からごあいさつがございました。私からも少しお時間をいただきまして現状等を説明させていただきたいと思っております。

函館市は、ペリー提督の来航により開港した町ですが、ペリー提督から東洋のジブラルタル、天然の良港として高い評価を受けました。以後、海外との交易はもとより、本州と北海道を結ぶ交通の結節点として青函連絡船、フェリー等が運航され、また、北洋漁

業の基地として文字どおり港を中心に発展してきた町でございます。しかしながら、港とか、水産業を取り巻く大きな環境の変化、たとえば青函連絡船の廃止、母船式北洋漁業中止、200海里規制などの影響により、港の機能は大きく低下をいたしました。

その後、幾多の変遷を経ながら、地域全体の努力により昔日の港の反映を取り戻すべく活動を展開してきております。まだ、十分とは言えない面もあると思いますが、徐々に成果も上がってきております。

本日のタウンミーティング、これからの函館にとりまして大変重要なテーマを議論していただくことと大いに期待をいたしているところでございます。どうか活発な御意見を出していただき、我々に港、海を中心としたまちづくりに関する提案を御教示いただくことをお願い申し上げます。

終わりに、本日のタウンミーティングの開催に重ねて御礼申し上げますとともに、中馬会長を始め本日御出席の皆様の御活躍をお祈り申し上げます。ごあいさつといたします。どうもありがとうございました。(拍手)

事務局(植村) 続きまして、北海道副知事・高井修様よりごあいさつをちょうだいし

たいと存じます。高井様、よろしくお願いいたします。

高井北海道副知事 おはようございます。私は御紹介いただきました北海道副知事・高井でございます。本来であれば高橋北海道知事がここに参つてごあいさつ申し上げるところでございますが、昨日から始まりました太平洋・島サミットが占冠村で開催され、そちらの方に出向いておりますので、かわりまして私から一言ごあいさつを申し上げますと思います。

今日は、海事振興連盟会長の中馬先生、副会長の衛藤先生、そして地元選出の中川先生、金田先生、逢坂先生を始め、多くの海事



関連産業の関係者の皆様が開港150周年を迎えるこの函館の地に一堂に会し、海事振興連盟タウンミーティングがこのように開催されますことは、まことに光栄であり、心から感謝申し上げます。

四方を海で囲まれた北海道には、2つの特定重要港湾と函館港を始めとする10の重要港湾を含め、35の港湾があり、これら港湾を活用した海上輸送は本道の経済活動を支える重要な役割を担ってきております。特に物流におきましては、本道と本州を結ぶ貨物輸送の93%を占め、本道・本州間の輸送手段として大変大きな役割を果たしております。こうした海上輸送の振興、発展に日々御尽力されておられる皆様方に心から敬意を表し、改めて感謝を申し上げます。

また、本道の水産業界は、豊富な水産資源を生かし、安全で良質な水産物を全国に供給しておりますが、資源環境の悪化や漁業就業者の減少、高齢化に加えて、昨今の燃油価格の変動などを背景に総じて大変厳しい状況にあり、道としても水産業の振興と安定的な生産体制を構築するため資源づくりや食の北海道ブランドの確立などに業界の方々と一緒に取り組んでできているところでござ



います。

一方、フェリー業界が置かれている経営環境も大変厳しいものがございます、本道においても一部のフェリー航路が廃止されるなど地域経済への影響が懸念されております。こうした中で、現在、国におかれましては、緊急の追加経済対策として、海事関連産業あるいは水産業に対するさまざまな支援施策を盛り込んだ補正予算案が現在審議されてお

ますが、道といたしましてもこうした施策を活用し、国や市町村、関係機関と十分連携を図りながら地域経済の活性化に取り組んでまいりたいと考えております。

終わりになりますが、本日のタウンミーティングが実り多いものになりますことを御期待申し上げますとともに、海事振興連盟のますますの御発展そして、本日御臨席の皆様方の御健勝を心から御祈念申し上げます。が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) 最後に、国土交通省大臣官房審議官・又野已知様よりごあいさつをいただきますと存じます。又野様、よろしくお願いたします。

又野国土交通省大臣官房審議官 おはようございます。今、御紹介いただきました国土交通省の官房審議官をやっております又野とい

います。今回は、この開港150周年という節目にこういうタウンミーティングを開催していただきますまして、また私どもをお招きいただきまして改めてお礼申し上げます。ありがとうございます。

きょうは、地元の北海道運輸局長、次長は



か、本省からも海運と造船の要の課長を連れてきておりますので、後ほどのお話の中でまたいろいろ御説明したり個別具体のお話をしたいと思いますが、冒頭、私の方から総論的なことを3つほどお話ししたいと思

います。まず第1は、補正予算のことです。今、副知事さんもコメントされましたけれども、中馬会長、衛藤副会長の御指導のもと、かなり万般にわたる海運造船の補正予算案を政府としてつくることができております。非常に幅広いかなりのボリュームの施策を盛り込んでおりますので、一日も早くこれを成立させていただきたいということがまず第

一であります。

2番目は、中馬先生もお触れになりましたが、海賊の法案を出しております。これももう日本経済全体の話としては一刻を争う話でございまして、もう18回ほど海上自衛隊が護衛をやってくれておりますけれども、この体制を早くきちんとしたものにしていただきたいというのが今の海運施策の非常に大きな課題になっております。



3つ目は、きょうせっかくお集まりですので、ぜひ言及させていただきたいのですが、海運振興なり港湾整備なり今の諸施策の推進というのは、もうあわせ技で全体を盛り上げるそういう取り組みをしないとなかなかうまくいかなくなってまいります。具体的に言いますと、冒頭触れました補正予算の執行についても、我々国の立場からいろいろな支援施策というのを組んでいるのですけれども、やはり業界、自治体と連携して一体となって推し進めていかないとなかなかうまくいかないというのが今の状況だと思っております。

きょうもお話があるかと思いますが、フェリーの話、あるいは離島航路の話、特に瀬戸内海のフェリーの話ですとかあるいは佐渡の市長さんが離島航路について非常に思い切った施策を交付金を使ってやっていただいておりますけれども、国の補助と一体となつてそういう自治体の腰を入れた取り組みというのがないと、あるいは業界が経済界を入れて全体としてお客さんをふやすなり航路を維持するなりということを取り組んでいただかないとなかなか国の施策だけやってもからぶつてしまうというのが今の我々国土交通省としての悩みでもあり、また課題でもあると思つて

います。きょうはそういうお話もぜひ出していただいて、実りある議論ができるように祈っております。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）

以上、来賓の方々のごあいさつをいただきました。

国土交通省、水産庁より御出席いただいておりますのでお名前を御紹介いたします。

国土交通省海事局より、内航課長・蝦名邦晴様、船舶産業課長・今出秀則様、地元、北海道運輸局より北海道運輸局長・尾澤克之様、同じく、次長・三谷泰久様、水産庁より、漁政部企画課水産業体質強化推進室長・保科正樹様、北海道渡島市庁長・寺山朗様（拍手）。

国会の先生方には、後ほどごあいさつを兼ねてコメントをちょうだいいたします。

また、本日は、北海道議会、函館市議会の議員の方々にもおいでいただいております。

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） 続きまして、激励電報を多数ちようだいしておりますので、お名前のみ御披露申し上げます。

自由民主党幹事長代理／衆議院議員・林幹雄先生、自由民主党海運造船対策特別委員長／衆議院議員・村上誠一郎先生、海事振興連盟副会長／民主党副代表・高木義明先生、衆議院議員・小池百合子先生、公明党国会対策委員長／衆議院議員・漆原良夫先生、衆議院議員・原田憲治先生、参議院議員・増子輝彦先生、衆議院議員・大塚高司先生、社団法人日本船主協会会長・前川弘幸様、日本内航海運組合総連合会会長・上野孝様。

激励電報は以上でございます。

■議事

事務局（植村） それでは、海事振興連盟の函館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、中馬弘毅海事振興連盟会長にお願いしたいと存じます。

それでは中馬先生、よろしく願いいたします。

中馬会長 はい、わかりました。それでは議事進行をさせていただきます。

本日は海事振興連盟の函館タウンミーティングに御出席をいただきましてありがとうございます。本日は、あらかじめ御発言を希望されております方々に順次御発言をいただき、その後、会場の皆様方からの御意見をちようだいしたいと思います。

それでは、事務局の方から順次御発言いただく方の御紹介をお願いいたします。

事務局（植村） 御紹介申し上げます順番にそれぞれ3分から5分程度で恐縮でございますが御発言いただきましたく存じます。

最初に、「旅客船・フェリー業界の現状と課題」ということで、北海道旅客船協会会長・蔦井孝典様よりお願いいたします。

蔦井北海道旅客船協会会長 北海道旅客船協会会長の蔦井でございます。よろしく願い申し上げます。

日ごろ、海事振興連盟所属国会議員の皆様には、海事に関する国政全般にわたり御尽力いただき感謝申し上げます。

北海道函館が開港150年を迎える本年、



こうして海事関係者の皆様と一堂に会し、現下の海事に関するさまざまな課題に対し意見交換し、国政に反映させていただくタウンミーティングが函館において開催されることはまことに意義深いものでございます。

このような機会に、北海道の旅客航路事業者を代表し、意見を申し上げる機会をいただきましたことに対し、海事振興連盟及び関係者の皆様に厚く御礼申し上げます。

四面を海に囲まれた北海道において、海上交通は重要な役割を果たしており、北海道と本州間で年間約1億9000万トンの貨物が行き来しており、そのうち、フェリー、RO

RO船等による海上輸送は8割以上占めております。

近年、燃料価格高騰や輸送量の減少により、北海道・本州間のフェリー、RO・RO船による海上定期航路は、航路撤退や再編を余儀なくされており、特に近年、未曾有の経済危機により貨物輸送量が減少し、さらに高速道路料金の割引が開始されたことから、对本州航路の中長距離フェリーについては大変厳しい状況に置かれております。

離島航路につきましては、本土と離島の唯一の交通機関であり、離島住民の生活を支える足としてのみならず、郵便物、生活必需品、主要物資の輸送や離島観光へ多大な役割を果たしておりますが、航路利用者数は近年、過疎化や高齢化、観光客の減少などにより年々減少し、航路経営は補助航路を含め厳しい経営を強いられております。

道内航路につきましては、北海道は国立公園を6カ所、国定公園を5カ所所有するなど、自然観光資源に恵まれ、近年では年間5000万人の観光客を国の内外から迎えております。北海道の旅客船事業は、これらの観光資源を生かし、9カ所の国立・国定公園内を始め、湖沼、離島、沿岸等バラエティー

に富んだ自然環境の中で、旅客船事業を行っております。これらの事業は、いわゆる観光船としてそれぞれの地域における観光資源へのアクセス手段や景観等を享受する手段として重要な機能を果たしていることは無論のこと、旅客船事業そのものが地域における観光資源の1つとして重要な地位を占めております。

北海道の旅客船許可事業者は、不定期船を含め33事業者、64航路となっております。全般的に退潮傾向にあり、特に湖沼地域における航路では、近年10年間で約4割の乗船客減となっております。これら旅客の内訳をみると、いわゆる団体客が減少し、個人客がふえてきております。

一方で、台湾、韓国、香港、中国等のアジアからの外国人客の利用は、北海道への入り込み増の傾向を反映して増大してきており、一部航路では利用者全体の2割を占めるに至っている状況にあります。反面、国立公園内では、諸々の規制があり、外国語による情報提供が不十分であるなど受け入れ体制の整備が課題となっております。

北海道唯一の外航航路として、稚内―サハリンが定期航路で結ばれており、ビジネスや

観光に身近で重要な交通手段となっております。稚内港からコルサコフ港までは、159キロ、約5時間半の航路であり、平成20年度は旅客5300人を輸送しております。平成21年度は、5月から10月まで38往復が予定されております。

このような状況下で、北海道の旅客航路事業者の団体であります北海道旅客船協会として、昨今の個人客の増加に対応した宣伝活動を強化しており、ホームページのリニューアルや内外旅行雑誌への広告、各国語に対応いたしましたパンフレットの作成などに取り組むとともに、各種研修を通じ事業者のホスピタリティー向上に努めているところであります。

現在、北海道の旅客船事業者が抱えている課題でございますが、北海道におきまして、对本州フェリー航路については、東日本フェリーの航路撤退など海上輸送ルートの縮小が続いており、今後、高速道路料金の引き下げ等による影響からさらなる航路縮小、再編が考えられます。

海事振興連盟を始め、関係者の皆様におかれましては、現下の状況を御理解いただき、20年度の1次補正、2次補正等において、旅

客航路事業の効率化、高度化等、経費軽減に資する種々の対策を講じていただいているところでございます。

また、21年度補正予算案につきましては、今国会に提出されているところでございますが、内航フェリーの活性化、離島航路や船員の雇用対策等に対しまして、引き続き御支援をお願い申し上げます。

北海道旅客船協会といたしまして、補正予算案に盛り込まれました諸制度を積極的に活用し、航路事業の活性化に取り組んでまいりたいと考えております。今後とも、旅客航路事業に対しまして、皆様の御支援をお願いし、私の話は終わらせていただきます。どうもありがとうございます。(拍手)

事務局(植村) 葛井会長、どうもありがとうございます。

続きまして、「内航海運業界の現状と課題」につきまして、北海道内航海運組合副理事長の山辺直樹様より御説明をお願いしたいと思います。

山辺北海道内航海運組合副理事長 北海道内航海運組合副理事長の山辺でございます。よろしく願います。

海事振興連盟所属国会議員の皆様には、常



日ごろより海事に関する国政全般に御尽力を賜り、まことに感謝にたえません。本年、開港150年を迎える函館におきまして、海事関係の皆様方と一堂に会し、内航海運事業の現状に対し意見交換し、国政に反映させていただく機会を得ましたことは大変意義深いことであり、また、心から厚く御礼申し上げます。

北海道は貨物がある割に、内航海運は地場産業として育ちにくい土地柄で、北海道内航海運組合の組合員のうち北海道に本社を置く運送事業者は、ピーク時には108社を数えました。毎年減少を続け、現在40社、のうち8社が内航船舶を所有しての運送事業者、

2社は貸し渡し業者であります。全体の7割を超える30社は、内航の運送事業者と荷主の間等を取り持つ取り扱い事業者であります。また、北海道・道外間の輸送量の9割以上が船舶による海上輸送であります。

道内で事業活動を営む者としていえることは、北海道経済を立て直し発展させていくには、海上輸送ルートの拡充、発展がキーポイントだと思われま。現状では海上輸送は縮小の方向に進んでおります。これまで投資された公共資本や民間資本を無にしないためにも、政府が推進しております海上輸送へのモデルシフトをより促進させ、本州と北海道の太い輸送ルートが維持、発展されるように、具体的な施策をぜひ早急をお願いいたします。一度失われた海上輸送ルートを再構築するのは大変な努力と資本が必要となります。もはや民間ベースでの復活は不可能であろうと考えます。

また、現状の北海道経済は、製造業の割合が低い上、産業構造は公共事業への依存度が極めて高く、道内組合員の多くが公共事業に関連しております。

さらには、2008年度秋からの急激な経済情勢の悪化による公共工事事業関連需要の

不振等による北海道経済の低迷がさらなる組合員の廃業、または休業を増加させております。バランスの取れた経済発展の構築をお願いいたします。

海事振興連盟を始め関係者の皆様方におかれましては、このような現在の北海道の経済状況に御理解をいただき、経済浮揚対策及び内航海運の不況対策も織り込まれております平成21年度補正予算の一日も早い成立と北海道のさらなる活性化のための御尽力を賜りますようお願い申し上げます。ありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） 山辺様、どうもありがとうございます。ありがとうございました。

続きまして、「北海道・本州における長距離フェリー及び内航RORO船等の現状と課題」ということで、日本船主協会内航部会長の栗林宏吉様よりお願いいたします。

栗林日本船主協会内航部会長 日本船主協会内航部会の栗林でございます。

日ごろ海事振興連盟の先生方には、我々内航業界への御理解、御支援に対しまして深く感謝申し上げます。

また、内航業界の緊急不況対策につきまし



て、私どもの要望を、現在国会において審議されております21年度補正予算に織り込んでいただき、深く感謝しております。厚く御礼申し上げます。

本日は、北海道と本州の間の物流の大動脈であります内航海運の諸問題につきまして、御参加されております皆様方に御理解と御支援をお願いする立場から発言をさせていただきますと思います。

昨年のリーマンショック後の景気後退の影響は、本州・北海道間で定期航路を営んでおります長距離フェリー及びRORO船、コンテナ船の荷動きの減少にも大きく影響しております。約25%から30%近い荷物の減少

となっております。

それ以前におきましても、北海道地方においては経済活動の沈静化、公共事業の予算の削減あるいは人口の減少等で荷動きが低迷傾向であった上での今回の急激な景気悪化であります。我々といましては、利用者に不便を与えない範囲での共同運航や運航ダイヤの見直し、運航の効率化、省力化等あらゆる経費削減での合理化を実施しているところであります。

北海道と本州の間の物流というのは、橋がないということで、橋を渡つてのトラックの輸送というのはできないということでございまして、どうしてもJRのトンネルを通じての貨物輸送、もしくは我々の海上輸送を使わなければならない。そうしないと産業物資、生活物資を運ぶことはできないということになっております。

特に、北海道への主要物資といたしましては、食料品、衣料品、電気製品といった生活物資が北海道に参ります。また、北海道からは、牛乳や農産物それから製紙メーカーの製品、製材等が北海道から出て行くということで、これの発着地が主に関東首都圏ということになっております。

これらの物資の首都圏との供給輸送につきましては、船舶による定期航路の輸送ということでフェリーやRORO船、コンテナ船がもっとも効率的であるばかりではなく、これはある種社会的なインフラであるということ、我々は自負しているところでございます。

私どもは、このいわゆる一種のインフラの整備に当たる船体整備等の投資に對しまして、すべて民間業者の自己責任において行っております。また、港湾設備の利用についても、もちろん、もろもろの諸経費はすべて我々が負担して利用させていただいているということになっていきます。

一方、J R貨物でございますが、私どもと競合する輸送機関であるということは先ほど御説明申し上げました。しかし、今回の21年度補正予算につきまして、経済危機対策における都市鉄道等の整備ということで、札幌貨物ターミナル駅から東京貨物ターミナル駅へのコンテナ列車の増強による鉄道貨物の輸送力の増強を図るために、北の大動脈の玄関口である隅田川駅について、発着線、コンテナホームの延長等インフラ整備を21年度より推進するため、諸経費の30%補助が計上されていると伺っております。また、列車の整備に

ついても、NEDOの助成金が出るというような話を伺っています。

国内貨物輸送全体の需要が減少している環境の中、J R貨物の輸送力が国の支援のもとで大幅に増強されることは、これまでの競争条件が崩れ、J R貨物と海上輸送のシェアが狂い、航路の維持が困難になるところが出てくるのではないかと、我々は懸念しております。



長距離フェリー及びRORO船等を利用した海上輸送は、二酸化炭素排出量、エネルギー効率の面で、陸上トラックと比較しまして4分の1程度と言われ、騒音問題の軽減、交通渋滞解消に寄与する環境面においてもすぐれているということで、政府も以前から奨励しているところであります。

さらに、海に面した2点間を最短距離で結ぶ利便性、効率性の高い輸送機関で、また、万一、震災等発生した場合においても緊急物資の大量輸送に威力を発揮する、地域住民にとりましても重要な公共性の高い輸送機関であります。

また、今回の経済対策ということで、高速道路の割引の拡大等が実施されておりますが、今回の高速道路の割引の拡大によりまして、国内定期航路業者はフェリー、RORO船を合わせまして数百億近い被害が出ているというような統計も出ております。

今回の高速道路の料金のこういった引き下げやJ R貨物の支援によりまして競争条件の変化により、海上輸送ネットワークが存続し得なかった場合、エネルギー問題、環境問題、危機管理の問題、地域経済に与える社会的損失は非常に大きなものになるのではないかな

というふうを考える次第です。

このようなことを踏まえまして、今後は道路と鉄道、海上ともにバランスよくお金を使った支援策を同時に進めていただき、競争条件が極端に変化することが起きないよう、イコールフットイングの面からもインフラの維持という面からも海上定期航路に対する継続的な御支援を考えていただければとお願い申し上げます。

また、今回、長距離フェリーなどRORO船の支援の当面の措置といたしまして、入港料、岸壁使用料等、港湾施設の使用料の減免措置を講じていただきますようお願い申し上げます。

本措置がとれますのは、各地方自治体の御判断だと聞いております。21年度補正予算に計上されております各地方自治体を支援する地域活性化、経済危機対策臨時交付金活用での御支援をぜひお願いいたしまして、私の発言を終わらせていただきます。(拍手)

事務局(植村) 栗林さん、どうもありがとうございました。

続きまして、「水産業界の現状と課題」ということで、函館水産連合協議会会長の藤原厚様より御説明をお願いいたします。



藤原函館水産連合協議会会長 ただいま紹介をいただきました藤原でございます。

このたび、国務、大変多忙の中、海事振興連盟会長の中馬先生を始め、大変多くの先生方、ありがとうございます。この機会を得まして本当に感謝しております。

まず、函館の水産業界の現状についてお話を申し上げます。

函館の地方卸売市場は、昭和47年の7月に現在地に開設されております、いわゆる市場買受人、買出人合わせまして約500名の規模でございます、特に函館市長の承認を受けた仲卸人は市場内に10社ございまして、あわせてまた市場関連業界業者が50社ぐらい

で、毎日の市場に出入りする参加人数は約600名となっております。

さて、函館市は、市の魚がイカでございます、朝市近くのシーポートプラザにはイカのモニュメントも飾られておりまして、ぜひ一度ごらんになっていただきたいと思います。

函館魚市場の現在の取扱量、総トン数でございますけれども、年間約4万5000トン扱っております、その中で生イカ、いわゆるイカ類でございますけれども、冷凍ものを含めて4万5000トンの中の2万7000トンはすべてイカでございます。60%はイカになっておりまして、函館市は全国でも屈指のイカの加工業者の集まりでございます、市内には製造会社は約70社ございます。加工原料、八戸また海外からの輸入イカ、地元のイカなど、この業界では約4万5000トンのイカを扱っております。

また、江差とか松前方面でもそれぞれ約3万トン扱っております、渡島・檜山管内全体で見ますと約10万トン以上のイカを扱っている地域でございます。

そういう中で、業界にかかわっている雇用人数は約1万5000から1万6000人くらいそれぞれ雇用しております。地域に大き

く貢献しているものと存じております。

また、日本の水産物の自給率は白書においては、62%くらいの自給率となっていて、4割が輸入に頼っている現状です。世界中で今、魚の消費量がふえているのは事実です。特に欧米の健康志向等によって、日本食が非常に評判がよくなっております、そういう面からいきますと、日本では日本食というのが普及していないということが言われております。

日本の漁業体制もそれぞれ皆さん御承知のように、減少しております。特に漁業に携わる方々は、高齢化が進んで、大変厳しさを増しているということで、後継者の不足がいわれております。これから10年後には、恐らく魚を取る人がいなくなるだろうとまで言われておりまして、この対策がこれから問題かなと思っております。

また、今後の資源回復のためにも、漁獲量の制限や養殖そしてまた放流事業が重要な課題となるのではないかなと思っています。国の積極的な施策をお願いしたいと思っています。わけでございます。特にこの日本海、鯨が大変ふえていることが、漁獲量の減少の原因とも言われておりまして、それについてはつい



最近イカつり船団のお話を聞いたところ、操業しているところに鯨がぶくぶくと浮いてくると。近辺で鯨が浮いてくるものですから、イカがいなくなるのでその場所からまた移動する。そういうことで、この問題について4〜5年前から私も随分水産庁に補償をお願いしているわけですが、そういう面で早期にこの問題についてお願いしたいものと、この機会ですから申し上げたいと思っております。

また、特に日本海、この北海道を中心に著しく資源が減少して、取れなくなってきた。10年くらい前をみますと、大体200万トンぐらい取れているものが、現在では約50万トンしか取れていないということは、4分の1に減っているということですね。特にスケトウダラとかあらゆる面でそういう資源がどうなっているのか、その辺のこともお願いしたいなど。最近、特に北海道沿岸では、トドとかオットセイによる漁業被害が甚大で、水揚げ量が激減しています。これも1つの大きな原因かと思っておる次第でございます。

また、漁獲量の減少に伴って市場の入荷、いわゆる市場に入ってくる魚の量がどんどん減ってくる。当然、水産物の価格も押し上げて、ひいては消費者の魚離れにもつながってくるのではなからうかと。また、購買意欲をそぐ結果にもなっております、ぜひ、この問題についてお願いしたい、このように存じている次第でございます。

また、平成17年には食育基本法ができました、先ほどもちょっと欧米諸国のお話を申し上げましたけれども、食に対する国民の関心が高まっておりますけれども、日本における

欧米食に菌どめがかかっていない。何かそういう感じが見受けられるのではないかとということで、特に日本古来の米と魚を中心にしたバランスのよい食事、外国で欧米食の関心が薄れて高い評価を受けているのに、日本はちよつと遅れているのではないかと。これらについても学校給食に魚を取り入れて子供たちにもっと日本食に関心を持つてもらえるように、ぜひ関係機関で、私どもも努力いたしましすけれども、そういう面もひとつお願いしたいと思っています次第でございます。

また、先ほど函館市長を始め、商工会議所会頭様からいろいろお話ありましたように、函館市は観光、水産、商業を中心に発展してきましたけれども、特に新幹線開通は函館市の将来のさらなる発展が期待されると思っています。特に、函館では10年前から取り組んでいる事業がございまして、函館国際水産・海洋都市構想、これは地元はもちろんですけれども、北方系の水産研究拠点として、北海道函館を窓口とした形で将来的には世界から研究者が集まるような学術研究都市として大いに期待しておりますので、ぜひお願いしたいところでございます。

時間が限られておりますので、これをまと

めてみますと、まず漁業資源の実効性ある回復策を強力に進めていただきたいということをお願いしたい。

また、資源減少の要因といたしましては、鯨の捕獲枠と、現在の海底が、10年、20年、25年前にトロール船とかいろいろな関係で海底がコンクリートを流したような状態で、津軽海峡を始めこの周辺が荒らされているんですね。そういう点で魚の住めるような環境の回復をお願いしたい、このように思っている次第でございます。

また、学校給食を活用した食育の推進、魚と米による日本食の復活、食料の自給率の向上を推し進めるためにも、国の助成措置をお願いして、これをぜひ行っていきたいと思っております。

結びに当たりましては、函館国際水産・海洋都市構想の一貫として北方系の水産研究拠点地として、函館に国、北海道の水産研究機関の誘致を目指していきたい。行政の積極的なこの辺の事業をお願い申し上げたい。これを実現することによりまして、函館、いわゆる道南全体を見まして1万5000人規模の雇用創出が可能になると私は確信しているところでございます。ひとつ先生方にぜひこの

辺をお願いして、お願いばかりでございますけれども、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） 藤原会長、どうもありがとうございます。

続きまして、「船舶解体の現状とシップリサイクルの実現に向けて」というテーマで、室蘭工業大学もの創造系領域准教授・室蘭シップリサイクル研究会座長の清水一造先生よりお願いします。

清水室蘭工業大学もの創造系領域准教授・室蘭シップリサイクル研究会座長 たたいま紹介に預かりました室蘭工業大学の清水です。よろしく願います。本日はこう





いう場をいただきましてありがとうございます。

早速、説明させていただきたいと思いますが、お聞きいただいている皆さんの資料の中にも、「シップリサイクルシステムの構築を目指して」というパンフレットと中にその現状の写真のプリントがあると思いますので、それを適宜ごらんいただければと思います。なぜこういう場でシップリサイクルの話を

させていただくかといいますと、私はもとは鉄の研究をやっております、その鉄をうまく使えるんじゃないかというところから始まったのです。実は日本が造船大国でございまして、船をつくるのは日本、中国、韓国が3本の指に入っており、なおかつ所有はギリシヤに次いで第2番目だということを知らしめて、では、船の解体はどうなっているのだろうというところから始まりました。

皆さんの資料の見開きの中に一番上に赤茶けた船があると思うのですが、これはバン格拉デシユの船舶解体の現状という写真でございまして。実は日本も昭和30年、40年は解体をやっておりますが、コスト高とかいろいろな人件費の関係で、発展途上国のバン格拉デシユ、インド、そういうところに移りました。

今、船は、造船大国ですから函館で言えば函館どつくさんが新船をつくって、日本中あるいは外国でも船が動いているわけですが、その解体はすべてこういうような状況です。

どういう状況かというと、満潮の時に全速力で解体する船を座礁させて、例えばと角砂糖にアリが群がるように人が群がって手で解体していった、その場で油とかいろいろな廃棄物も流れ出て、環境負荷がすごい高い状況

になっております。

この鉄というのは、日本で鉄鋼業が盛んですが、新日鉄やあるいは日本製鋼所などでつくられている鉄は非常に良好ですのですぐ使えるというところでメリットがあつて、非常に高く市場で売り買いされております。昨年の夏はちょっと暴落しましたが、トン7万とか8万ぐらいで取引されております。後ほどお話ししますが、その鉄のスクラップの市況も非常に変動するということで非常に難しいところがございますが、この中でバーゼル条約、先週、国土交通省さんの海事局が中心となりIMOの方でシップリサイクル条約が採択されました。そういう中で、こういう状況ではまずいだろうということで、岸壁でこういうような劣悪な環境で解体するというのは世界中でやめましょうというふうな方向になっております。

日本は外航、内航ともかなり船があるわけですが、それを解体できるのかといいますと、先ほど言いましたように、昭和30年、40年ではできたものができなくなっております。それはなぜかというと、技術もなくなつたところもあるのですが、コストが高いということがあります。しかしながら、環境負荷

を考えますと、日本の中でもいろいろなところでこの解体をやっていかねばいけないということになります。

そこで、今回御説明しますのは、造船大国である日本がこのシップリサイクルシステムをどこでやるかということになりますと、もともと私は九州の出身で、衛藤先生が出身であります大分で、5年前にこちらに室蘭工業大学で鉄の研究をするために来たのですが、室蘭というのは鉄の町でありまして、日本製鋼所、新日鉄などで鉄をたくさんつくっております。鉄に対してアレルギーがないということと、しかも、きれいな海、港がありまして、室蘭市というのは環境都市であるということ。そのことを含めると室蘭でまず解体モデルができないかということで、昨年度内閣府の地方の元気再生事業で「船が生まれ変わるまち室蘭プロジェクト」ということで、国土交通省と北海道運輸局の御協力を得まして、報告書を出しました。室蘭が非常にいいということで、今年度2年目、漁船を中心に解体をするというプロジェクトを組んでおります。

この中で、ぜひ皆さんに知っていただきたいことは、造船大国である日本が解体システ

ムの先進国型のものをつくらなければいけないと、しかも、日本のマーケットでもかなり船が余っている中で、室蘭だけではなく、製鉄所がたくさんあるような国ですから、大分とかあるいは北九州とかいろいろなところで多分できると思います。この函館の地でもできるのではないかと思っております。ですから、そういうようなモデルを全国展開あるいは日本発の技術として世界に発信できればというふうに思っておりますので、ぜひその支援をお願いしたいということが今回の大きな目的であります。

その中で、簡潔に申しますと、先進国型解体技術を開発するに当たって、例えばガスで切るのではなくて水で切るウォータージェットとか、いろいろなものを、予算がかかることですけれども喫緊に2、3年でやらなければいけないので、ぜひお願いしたい。

あと、これをやるに当たって、民間の方、シップリサイクル研究会は26社でやっているのですが、地元の企業、函館で言いましたら函館どつくさん、あるいは富士サルベージさんなども参加いただいておりますので、その中で、町あるいはそういう都市でちゃんとビジネスができるようにモデルを構築しなけ

ればいけない。

そのためには、スクラップの値段が上がったり下がったりしますので、非常に厳しいビジネスモデルになるのではないかとこの安定化をしていただきたいということです。もし、可能であればODAに展開して、このシステムが世界中に使われるようなモデルになればというふうに思いますので、ぜひ、日本初あるいは世界初になるようなシステムを構築できるようにいろいろな先生方に御協力いただきたいと思いますので、そういう点で御指導いただきたいと思います（拍手）

以上で終わります。（拍手）
事務局（植村） 清水先生、どうもありがとうございました。

最後になりますが、「造船業界の現状と課題」というテーマで、函館どつく株式会社代表取締役社長の岡田英雄様をお願いいたします。

岡田函館どつく株式会社代表取締役社長 御紹介いただきました函館どつく株式会社の岡田でございます。

当函館市開港150周年記念に当たり、本ミーティングが当地で開催されること、また海事振興連盟所属の国会議員の皆様、国土交



通省並びに農林水産省、水産庁関係の皆様には常日ごろより海事に関する国政全般にわたり御尽力いただきこの場をおかりして厚く感謝申し上げます。

弊社はいろいろな船の建造並びに修理を室蘭並びに函館市で行っております。造船業の現状について少し御説明したいと思います。

御存じとは思いますが、昨年のリーマン・ブラザーズ倒産以後、出口の見えない世界同時不況に突入し、消費の停滞、物流の激減、金融不安、金融収縮、不安定な為替の変動、並びに経済停滞に伴う設備投資激減等々の影響から、外航造船業界もそれまでとはさま変わりの環境激変となりました。

また、その影響で内航造船業界も同様の様相を呈しています。その結果、特に外航業界ではありますが、商談は去年の8月以後一切ありません。それから既受注船の納期延期、支払条件の変更、高船価の値切り、昨年の8月までは非常にマーケットは高騰しておりましたが、タンカーからバルブ、バルブからその他へとといったいろいろな船型変更、最後にはキャンセル等非常に厳しい環境となっています。

昨年までの世界高度成長の影響を受け、外航好況マーケットから国内造船においては生産増強、韓国や中国その他の国々においては生産増強はもとより、新規設備投資で多数の、多数というよりタケノコみたいに造船所ができ、供給過剰、激増の中における今回の世界同時不況であります。そのため、世界の造船供給能力は過剰に陥り、今後、国際競争は一層激化するものと思われます。なお、修繕事業においても同様に、中国や韓国等世界の処理能力激増から同様の厳しい環境となると思います。

また、需給バランスの崩れから、結果的に老齢船が増加する傾向にあります。そのため、大幅な余剰船舶が発生し、先ほど清水先

生がおっしゃいましたように、今後、解散について大きな問題が発生するものと予想されます。

次に、造船の課題ですが、日本の造船等で約13万人を雇用しております。各地域で中核的な産業となっており、競争力を強化して生き残っていくことが雇用確保はもとより地域経済の発展並びに維持のために必要であります。今後の維持、発展には、企業競争力の強化が必要で、そのためには技術開発等を図らなければなりません。

技術力強化については、各社独自で推進はもとより、環境にやさしい、しかも性能にすぐれた船舶の建造並びに解体促進等々、技術開発に官民連携で推進しなければならないと考えています。例えば、現在JRTTやNEDOで促進支援されているSES (Super Eco-Ship: スーパーエコシップ) 並びに先ほど清水先生が説明されましたIMO主導で推進されているシップリサイクルなどです。

団塊の世代の大量退職に伴い、人材の確保並びに育成に努力はしておりますが、後継者育成、若手や中堅への技能並びに技術の伝承が急務であります。

それから、官民挙げて海事関係業界への興

味を持っていたくよう、広告活動を行い、将来のリクルートに寄与する活動も必要と考えております。

そういう意味で、要望事項といいますが、私どもは物をつくっております。原材料並びに機器類の安定供給をやっていたきたいなと。これは経済の原則ではありますが、昨年末に3万も鋼材が上がるという現象が起きますと非常に経営的に苦しい状態が起きます。

それから、環境性能にすぐれた船舶建造促進支援、先ほど申しましたJRTTとかNEDOとかでやっておられますSEESもありますが、そういう継続支援、そういう中で技術力を向上するために官民の連携が必要かと考えております。

あとは、企業は人でありますから、人材育成並びに確保支援等々をお願いしたいというふうに思います。

船を供給する造船業界の観点から、拙い情報や知識からお話しましたので、違った切り口やその他関係業界からの御意見があるうかと思えます。本日はありがとうございます。(拍手)

事務局(植村) 岡田社長、どうもありがとうございます

うございました。

以上であらかじめ御発言を希望されました方々の御説明を終わります。

中馬先生改めてお願いいたします。

中馬会長 どうもありがとうございます。

国土交通省、水産庁、北海道、函館市の皆様方にお出でいただいておりますので、行政サイドより、いただきました御意見・御要望の現状と対策について御報告をいただきたいと思えます。

御発言をいただく方は、お名前と所属機関名をお願いしたいと思います。

蝦名国土交通省海事局内航課長 国土交通省海事局内航課長の蝦名と申します。私の方か



ら、まず、旅客船協会の蔦井会長、内航海運組合の山辺副理事長、船主協会の栗林内航部会長の方から、内航フェリー、あるいは離島の関係でお話を伺いましたので、その関係で今の取り組みに関しまして少し御説明をさせていただきますと思います。

内航フェリー、あるいは離島の状況は大変厳しい状況であるということも今伺わせていただきました。私どもも昨年以来的状況を認識しているつもりでございます。中馬先生、衛藤先生を始めいたしました各先生の御指導のもとで緊急の経済対策といたしまして、21年度の補正予算を提出させていただきました。今、御審議をいただいているところでございます。中でも、私の方から3点ほど申し上げたいと思います。

まず、内航フェリーの関係でございますけれども、補正予算の中身といたしましては、持続的に、できるだけ継続的な事業ができるようにということで、省エネ改造でありますとかあるいは利用促進につながる、サービス向上につながるような取り組みに対する支援としての30億円予算、それから共有建造制度を活用いたしました環境性能向上に資するような、そういった代替建造促進策の支援

といたしまして250億円、それからこれはフェリーの場合は特に地域と一体となつてどのようなことができるかということを協議しながら進めていくことも重要でございます

ので、そういう地域公共交通活性化再生事業ということで、25億円の内数でございますが約10億円ほどを計上させていただいております。さらに、船員の雇用対策の関係では、従来、船員の方にはありませんでしたけれども、雇用調整助成金運用制度を創設いたしました、これによつて厳しい状況の中でも雇用を維持していただく場合の助成というものを導入、これは厚生労働省さんの御協力をいただきながら13億円ほど計上しております。また、離職された方が再雇用された場合の事業者に対する御支援という制度も新しく設けまして、こういった支援で雇用を維持していただきたいというふうに思っているところでございます。また、これは港湾局の御支援でありますけれども、内航フェリーのための港湾施設の整備といったものにも約29億円を計上しております、500億円強の補正予算の案を提出させていただいているということでございまして、こういったものを活用いたしまして、予算が成立した暁には、地元の自治

体あるいは事業者の皆様と連携しながら航路ごとの状況に応じてきめ細かい対応をさせていただきたいと思っております。

それから、離島航路の方が2点目でございます。離島航路は21年度の当初予算でも制度を大きく改めまして、欠損補助というのをやってきたわけでございますが、これをさらに航路を安定的に運営するための構造改革をするための制度ということで、支援制度をつくりまして、ここで48億円ほどの予算をいただきましたが、さらに今回の補正予算の案では厳しい離島航路の事業者だけにその負担を強いるということではなくて、自治体の方々にも一緒になつて考えていただいて、例えば、自治体に船を買い取つていただくといった公設民営のような形で船舶を建造する場合の支援でありますとか、あるいは省エネ船を代替建造する場合の支援といったようなことで、この48億円に加えてさらに40億円ほどプラスをいたしました全体は88億円になりますけれども、そういう支援が1つ。さらに省エネ化の工夫を凝らす実証運輸をするようなタイプのものについても、そのほかに10億円の予算を計上させていただきまして、こういう形で、厳しい状況の中でありましても、

島民の方の唯一の足である離島航路を維持し、また活性化するというこのために御支援をしてみたいと考えております。

3点目。栗林部会長の方からお話がありましたけれども、港湾の関連のいろいろな使用料といったものの減免措置についてということでございます。これは中馬先生、衛藤先生の御指導をいただきまして、21年度の補正予算でこれは内閣府に計上されておりますけれども、約1兆円、地域活性化・経済危機対策臨時交付金というのがございます。これは自治体の方に配賦をされましていろいろな形で使われる交付金でございますが、その中の代表活用事例ということで、いわば推奨プランのような形でフェリー対策にもこれを使つていただきたいということで盛り込ませていただいております。例えば、先ほど又野の方からもちよつと言及があつて御紹介をさせていただきましたけれども、新潟の佐渡の方では、土・日・祝日でございますけれども、高速道路の1000円への引き下げに対抗して観光振興という観点から佐渡へ観光客を呼び込みたいということで、自動車の航送料金を1000円にする。もちろん欠損が生ずるわけでございますが、そこを交付金で代用す

る、支援をする、こういう決断をしていた
いて、これが実施されることになっておりま
す。このほかにも関西方面の神戸とか大阪と
か、あるいは北九州とか広島とか、そういつ
た各県でも、あるいは各市でも、この交付金
を使ってフェリーに対する御支援を検討いた
だいているというお話も伺っております。

その意味では、ぜひ、北海道と本州を結び
ますいろいろなフェリーの航路につきまして
は、きょうお越しになっていらつしやいます
けれども、北海道あるいは市の自治体の方の
御理解をいただきまして、私どもも、先ほど
の補正予算を活用して事業者の皆さんの御支
援をしてまいりたいと思いますので、ぜひ国
と地方で一体となって御支援をいただき、何
とか物流の大動脈であるフェリーあるいは内
航それから離島といったものを守って、活性
化して、持続的にサービスが提供できるよう
に一緒になって御支援、御協力をいただきたい
というふうに思います。よろしくお願いい
たします。以上、御報告させていただきます。
中馬会長 よろしく対応のほどをお願いして
おきます。

今出国土交通省海事局船舶産業課長 船舶産
業課長の今出でございます。シップリサイク



ルの清水先生の御発言とそれから岡田様の造
船に関する取り組みに関して、補足的にコメ
ントさせていただきます。

まず、シップリサイクルでございます。こ
れは日本では大型船の解体は、先ほどお話が
ございましたように、もう行われておらない
のでございますけれども、先生方のおかげ
で、補正予算で3億円を計上させていただき
まして、環境保護に厳しい先進国でもシップ
リサイクルが可能なることを示すためのパイロ
ットモデル事業を開始させていただこうと思
っております。これをやろうとしますと、
やはり地元の御理解と御協力が不可欠でござ
いまして、そういう意味で清水先生が主宰し

ておられます室蘭シップリサイクル研究会の
取り組みというのは非常に重要でございま
す。感謝申し上げますとともに、ぜひ一緒にな
って進めさせていただきたいと思っております。

先生のお話にございましたように、世界的
にシップリサイクルのキャパシティは不足が
見込まれてございます。海運が便秘にならな
いように安全環境上、適切な船舶の解体がで
きるリサイクルヤードは世界的に確保する必
要がございますので、インドでございまして
かバン格拉デシユなどへ、私ども技術協力を
含めて積極的に取り組んでまいりたいと思っ
てございます。

3点目に、シップリサイクルを我が国に定
着させる上で、やはり、スクラップ市場が安
定していかなければいけないのではないかと
いう先生からの御指摘をいただいております
が、これは、先生の専門でございましてけれ
ども、船からとれる鉄というのは非常に上質で
そのまま使えるという非常に高品質のものだ
と聞いてございます。そういうのをブランド
化しまして、安定的な供給ができるような市
場形成に向けて頑張っていけないのかなとい
うふうに考えてございます。

次に造船の競争力に關しましてですが、今年から4年間の目標期間を置きまして、船舶からのCO₂排出量を3割削減するという技術開発プロジェクトを推進しようとしてございます。これは、地球温暖化対策というののもちろんでございますけれども、今、持つております省エネ技術の実用化を加速いたしまして、今度の不況期を脱したときに日本の造船・船用工業が一段と競争力をつけるということを1つのねらいとして行つておるものがございます。また、人材育成のお話もございましたけれども、これまで職工さんに対しまして技能研修を行うということは、中小型造船工業会が中心になつて今6カ所ほどでレベルアップを図つてゐるのですが、ことしからは技術者の育成の方にも力を入れてまいりたいと思つてございます。

甚だ簡単でございませうけれども、補足コメントをさせていただきます。

中馬会長 次は、藤原会長の方からいろいろ御要望や御提言がありましたので水産庁の方から。

保科水産庁漁政部企画課水産業体質強化推進室長 水産庁の水産業体質強化推進室の保科と申します。藤原会長からおおむね4点ほど



お話をいただいたのかなと思います。

まず、水産資源が悪くなつてゐるので、それを回復するということをしなければいけないということ。関連してクジラがイカ漁に非常に支障になつてゐるので、こういう問題も何とかならないか。それから学校給食などを利用して、日本型食生活、とりわけ水産物をきちんと食べてもらうように普及をしなければいけない。それから、研究拠点都市構想に合わせ、その推進をというような、その4点だったかなと思います。

まず、水産資源の話ですけれども、これについてはすべて水産業を振興していく上での基本ですので、それが回復するというのは重

要なことというふうに思つてゐます。会長の方から日本海の北のスケトウダラなどの資源が特に今悪くなつてとれないのだという話がありましたけれども、確かにスケトウダラの資源量はすぐ減つて日本海の北の資源については今減少しています。原因自体は子供が生まれなくなつてゐるという、海洋の気象的なものが非常に大きいと言われているわけですが、そういう中で、漁業サイドとしてできるのは、うまく親を残しながら、少しでも子供をつくりながら漁業を続けていくということだということです。国でもスケトウダラについては資源開発計画をつくつて、非常に地味な取り組みになるので、けれども、関連して漁業をされてゐる方がいろいろな漁業種類でたくさんゐるものですから、そういう人たちに、皆さんにとり控えるということをやつていただくということで、毎年、現地に入つて皆さんとお話し合いをして資源の状況などを話しながら、とり控えに取り組んでいただくということを、各漁業種類でやつてゐます。そういう中で休漁するとかという場合にはそれに対して支援をするというような仕組みを設けて、何とか活用していただくことを考えていただきたながら資源をふ

やしていくというような努力をしているというのが現状であります。

それから、クジラのお話がありましたけれども、これは多分ツチクジラのお話だと思います。最近、漁業、特にイカつり漁業をやる際に集まってきて、それで漁獲ができなくなるといようなお話が出てくる機会が多くなっています。このクジラ自体は沿岸の小型捕鯨で、持続的な捕鯨ができるようにということで、毎年の捕獲数を決めて捕鯨をやっているという魚種になります。資源の状況がふえているということがあるのかもしれないですけれども、現在、日本海のこのツチクジラについてふえているというデータ自体がまだ出そろっていない状況です。昨年から日本海で目視調査を開始していきまして、ことし、来年とやっていけばまたデータが更新できると思いますので、その状況を見ながら対応していくことになるのだろーと思います。いずれにしても、クジラと共存しながらやっていくということが基本なので、これで捕鯨数をふやすことができるかどうかというのはわかりませんけれども、そういう確認をしているということがあります。

それから次に、学校給食の話です。水産庁

でいろいろ研究したところでも、この10年くらいで、各世代で水産物を食べる数量というのが減ってきています。ちなみに1歳から19歳までで、10年前の世代に比べて2割ぐらい減ったのではないか、あるいは特に30から40歳世代では3割くらい減っているのではないかとという分析が出ています。こういう中で、比較的若い世代で減少が抑えられている理由の1つに、学校給食で魚介類が出されているからではないかというのが考えられます。いろいろ話を聞いてみましても、学校給食で魚が出されて、これでもって御家庭に広まっていったって、逆に食べられるようになったといったお話も聞くことがあります。なので、学校給食を使って日本の魚を食べていただくというところに取り組んでいくというのは、まさに大事なことでというふうに思っています。そういう観点から小学生を対象として魚を丸ごと調理してもらおう体験をするとか、それから学校給食会に魚介類の旬の食べ方とかいったことを普及する、そういった事業をやっています。さらに今回の21年度の補正予算におきましても、業者団体が地元の水産物を地元の学校給食で使ってもらおうという取り組みに対する支援を盛り込むといったこともやって

いまして、まさに、お話いただいた方向で今後いろいろな努力をしていきたいなと思います。

最後に、水産研究拠点の話ですけれども、水産庁の国の関係の研究機関として水産総合研究センターというのがあります。北海道水産研究所という施設が今釧路にあります。それから、サケ・マス関係の孵化センターが札幌市にあります。こういう体制で北方系の水産研究をやっているということです。函館市でということなのかもしれないのですが、こういう独立行政法人の機関を整理統合という方向、より効率的にやっていかなければいけないというようなことが1つの課題になっていまして、今施設をつくるということではなくて、今施設をつくっても、今ある施設が函館の機関ときちんと連携して水産の研究ができるようにしていくのは当然のことだと思いますので、そのように考えていきたいなと思います。以上です。

尾澤国土交通省北海道運輸局長 地元の北海道運輸局長の尾澤でございます。本日は、大変大事なタウンミーティングに参加させていただいてありがとうございます。地元の運輸局としまして、まず、北海道の特殊性という



のを考えてみたいと思うのですが、要するに、四面が完全に海に囲まれておりまして、その物流を考えた場合に、先ほど高井副知事からお話がございましたように、93%が海運に頼っておる、残り7%をJ-R貨物が海峡線を使って物流が動いているわけでございます。今、藤原会長からもありましたけれども、そういう水産品なども含めてこれを本州に送っていくというのは海運がメインになっている、フェリーとかがメインになっているということをまず言いたいと思います。

そしてやはり地域間の競争があると思います。北海道で生産したものを本州にいかにかコストを安くして持っていくかということが大

変大事なことでないかと思えます。その中でそのほかの地域とのいろいろな競争もできるのだろう、その中で物流についてのコストをできるだけ下げようようにしていきたい。そういう意味で、やはり今回の先生方のお力添えで予算をつくっていただきまして、それから今審議中の21年度の補正予算、特にこの中の新しい交付金、自治体の方々の方にお渡しになるということでございますけれども、ぜひ、こういった交付金を活用して、北海道の物流全体をうまく、円滑かつ効率的、もつと言えばコストをできるだけ下げようという方向で地域間の競争に勝てるような方向で使えないだろうかというふうに思っております。

それは1つの市とかに限らず、北海道の港湾管理というのは特殊でありまして、苫小牧については管理組合がやっているのですけれども、そういった意味で道の果たす役割も大きいのではないかなというふうに思っております。ですので、私どもとしてはこれから、各地方自治体の皆様あるいは業界の皆様といういろいろ御相談しながらできるだけ、この北海道の物流のコストが下げられるように、今でもほかと比べて高いですね。どうしてもフェリーの分が。ですから少しでもその部分がきつくな



らないようなことをやって、北海道の経済の発展あるいは生活の安定に尽くしてまいりたいというふうに思います。ありがとうございます。

中馬会長 以上ですかね。名簿を見ますと、対岸の大間町長さんが見えのようでございますから、できたら御発言いただけたらと思います。

金澤青森県下北郡大間町長 大間町長の金澤でございます。私たちの町は、絶えず函館を意識しながら見て育ってまいりました。文化、教育、そして経済、医療という中で、青森県というよりもむしろ函館市大間町と言った方がふさわしいのかなという思いもしてい

ます。県都の青森市までは車で3時間、函館までは船で1時間40分という距離にございます。そういう中であって、今私たちの地域は非常に大きな問題を抱えております。昨年9月に東日本フェリーが国内フェリーから撤退するという話でございました。このことを受けまして、いろいろな形で行動させていたいただきました。先ほど来、お話がありますように、ただ、お願いしますというだけであれば、これは恐らくこの私たちの地域の船を守るということは非常に難しいのだろうと思います。運航事業者の責任ということだけでは済まされない問題であるというふうに認識しております。おかげさまでもちまして、県の御理解、そして私どもも一般財源を投入して1年間の暫定運航をするということで、ことしの12月までは確実に運航するという約束をしていただきました。その後のことにつきましても、東北運輸局等の御理解をいただきながら、今年11日には法定協議会を立ち上げましていろいろな角度からこの航路を守るためにどうするかということを検討しております。そして、また今の緊急経済対策の中で地域住民の利用率をいかに上げるかということで、住民の運賃の助成をしようということ

で、今事業者と協議しているところであります。ここはまだ確定はしておりませんけれども、何とかそういう形で船を守ること、そしていきなというふうに思っています。それと、私たち地域がどのようなことをしているかということは今述べさせていただきましたけれども、もう1つには、函館、大間を経由して太平洋側を南下する国道338号、函館、大間、陸奥湾沿いの野辺地町まで南下する279号線、2本の国道の起点は函館であります。まさにフェリーが国道の役割を果たしているということであるわけでございまして、国土の均衡を保つためにも、これはぜひとも日本の国土の軸として、国としてもきちっと守っていただきたいという思いでございます。

まだまだたくさんお話ししたいことがあるのですけれども、地域、事業者、そして国、県が一体となつてこういう地域の交通手段、まさに公共交通機関だと私は認識しておりますので、守るためにともに知恵を出し合って頑張っていければという思いをしております。その辺のところ特段の御配慮を賜りますれば幸いと存じます。ありがとうございます。



中馬会長 ありがとうございます。どうぞ、国土交通省の方から。
三谷国土交通省北海道運輸局次長 ただいま金澤大間町長から、大間航路の話がございましたので、若干私の方から、北海道運輸局次長をしております三谷でございますが、お話をさせていただきます。

町長からお話がありましたように大間航路につきましては、今年いっぱい青森県、それと大間町からの支援での体制がまとまっておりますが、来年以降どのような形で持つていくかということにつきまして、今まさに法定協議会を開いて検討を進められているというところでございます。大間町からは町長のお

話の中にもありましたが、まさに生活航路、たくさんの方々が函館の病院に通われる、また、お墓もむしろこちらの方にあるとか、結婚式の披露宴もこちら函館で開かれることも多い、そういうふうにお聞きしております。まさに大変重要な生活航路、また産業航路、それと防災航路でもございます。さらにこれをもっと発展させて、観光にも大いに生かしていく必要があるだろうというふうに思っております。

私ども北海道運輸局といたしましても、東北運輸局としっかりと連携をしながら法定協議会にも参加させていただいておりますし、また、ことしの1月から3月にカップロと呼んでおりますが、それは東北運輸局主催で進めさせていただいております。これからも、関係のこちら地元の方と一緒にさせていただきたいというふうに思っております。どうぞ、よろしくお願います。

中馬会長 又野審議官。

又野国土交通大臣官房審議官 本省レベルの取り組みについて若干補足させていただきます。町長さん、東京の私のところにもお見えになって、実は、函館と経済圏、生活圏が

一体なんだという話を伺って本当に、正直言いましてびっくりしたのですけれども、そういう地域特性というのは、運輸局なり出先機関できめ細かく対応するというのは基本になると思います。今お話に出ています法定協議会というのは、実は私は前職が会計課長とあって予算をつくる課長をやっていたのですが、そのときにつくった制度でして、非常にうまく機能していると思いますので、これからまたどんどん見直しもやって、使い勝手がよくなるというか、有効性が高まるように制度の見直しといいますか、制度設計をやりたいと思います。

それから、来られたのを機会に、私自身も経産省の原子力担当のところとかあるいは総務省の交付税の担当とかともすごく緊密に接触するようになりました。本省レベルでいろいろな議論をするときは、先ほども申しましたけれども、やはりあわせ技で観光振興なり地域振興なりいろいろな施策を一体でやらなといけない。さっき内航課長が申しました公設民営というのも実は総務省と組んで非常にうまく機能する仕組みと今工夫しております。要は、本省レベルではいろいろな各省庁関係するところが集まってそのツ

ルをつくるという仕事をやっておりますので、ぜひ、直接お見えになってももちろんありがたいのですけれども、運輸局を通して、こうなったらもっと使い勝手がいいとか、こういうのとあわせてやってくれとかいう話があれば、ぜひ、どんどん声を上げていただきたいと思ひます。

加えて申し上げますが、究極のあわせ技というのは、やはり今度の交付金だと思ひうのですね。自治体の御判断でどこにどう使うか、そこは本当に知恵を絞っていただいて、地元でよくお話し合いをしていただいて、私どもの法定協議会もその場として使えると思ひますけれども、経済界あるいは観光業界とか、みんな束ねていろいろ知恵を出していただければと思ひておりますので、よろしくお願ひいたします。

中馬会長 今、審議官の方から申しましたように我々中央政治の場でも、省庁縦割りで物事を考えるのではなくて、横串を通してあるいはまた柔軟にそれに対応するように行政改革、私本部長で、副本部長もここにいらつしやいますが、ともかくそうした形を今一生懸命とつてるところでございますし、また、地方分権でかなりの権限を地方に移していこ

うといたしております。そうしますと、北海道なんかも道州制の議論が出ておりますけれども、この中でもやはりひとつ、独立共和国だというくらいのもりでやっていただくのも1つの方法かと思っています。役所の方も縦割りではなくて、今、話に出ましたように、総務省やあるいはまた経産省の方とも連携をとりながらそれぞれの町の活性化のために頑張っていたきたいと思います。

では、会場の皆様方から御意見をちょうだいいたしましょうか。どうぞ、お気軽に、こういう問題でも結構でございますから、お手を挙げてください。

益田（全日本海員組合北海道地方支部） 貴

重な時間ですので簡単にやらせていただきます。私は全日本海員組合北海道地方支部といまして、北海道ブロックの責任者をしております益田と申します。本日は、函館開港150周年記念海事振興連盟タウンミーティングということで、中馬先生ほか、日ごろ船員行政に関しましては非常に御尽力いただきまして、この場をかりて厚く感謝を申し上げますと思います。

特に、冒頭ありましたソマリア沖アデン湾の海賊問題につきましては、非常に我々組合



員が現場で危険を感じて、日本の経済を支えるという自負を持って頑張っております。そういうしたことにおいても非常に厚く御礼申し上げます。また、国土交通省、あるいは水産庁、道庁、函館市、今般我々としても、この経済危機の中でいろいろ陳情活動をさせていたいただいて、御尽力をいただいておりますことに改めてお礼申し上げたいと思います。

いろいろ我々に関係する話がたくさん出ました。特にカーフェリーの問題、内航問題、非常に会社も厳しい状況がありますけれども、乗組員においても非常に厳しい状況があります。そうした中で水産の関係で申し上げますと、道内という位置づけで考えますと、

函館であればイカということになりますけれども、あと、サケ・マスとの関係は、この5月から漁に出ました。これにつきましても水産庁等に御尽力いただき、今年も大分隻数は減ってきましたけれどもどうか頑張ってください。また、サンマの問題もあります。

いずれにしても、こうした問題を見たときに、非常に先細りと言いますか、厳しい今日の現状もあります。一方で燃料の問題がまだ残っております。昨年の7月、全漁連さん主催で、日比谷公園で緊急対策ということになりました。燃料高騰については当時、キロ10万、リッター100円あたりになって、特に小さい船はA重油をたきます。リッター当たり50円くらいになっているのですが、まだまだ2年前に比べると高いという声がちまたであります。そういった意味でいろいろな課題があります。まだ言いたいことはたくさんありますけれども、そういった部分がいさぐさの発言の中でなかったかなと思うので追加的にしゃべらせていただきました。船員分野ではいろいろな船があります。そういった意味で今後とも船員行政、船員の関係も頭に置いていただいて、ひとつ御尽力いただきたい。日ごろのお礼を兼ねて発言させていただきます。

した。よろしくお願いいたします。ありがとうございます。

中馬会長 ありがとうございます。もう一方、大間町長。

金澤青森県下北郡大間町長 一度発言の機会をいただきながらまた発言させていただきたいのですけれども、現在ある制度の中で、離島航路と半島振興法という中で、例えば大間～函館間というそのフェリーの位置づけを何とかできないのか。離島ではないので無理だというふうな話を、今までずっと伺っているわけですが、まさに離島と同じような条件で船を運航しているという実態もあるわけですので、その辺の制度を何とか、その地域の特性を見ながら変えることができないのかという思いもございます。できたらそういう制度を確立していただければ非常にありがたいなというふうな思いもします。

中馬会長 わかりました。これも先ほど言いましたように、ただ離島という意味でなく、本州と北海道をつないでいる1つの国道の延長だと思っていれば行政のあり方もちょっと変わってくるかと思いますが、検討してみます。

衛藤先生には次の予定がおありのようです

から、衛藤先生、御発言いただきます。

衛藤衆議院議員 お許しをいただきまして発言をさせていただきます。私は、この後、地元大分で会合があるものですから、一足先に失礼をさせていただきます。

今日は、皆様方から貴重な御意見をいただきました。私ども、与野党挙げて国政に反映させてまいりたいと考えております。私は、中馬先生と一緒に海事振興連盟の役員を務めると共に、皆さんとともに各施策の実現に取り組んでいるわけですが、内航、外航も含めまして国の税制支援、それから財政支援、こういったものを、やはり海洋国家日本！として、先進諸国



や諸外国と同一条件にし、イコールフットイングをつくり出さなければいけないと思います。特に外航は、御案内のとおり世界単一市場、シングルマーケットで、イコールフットイングの中の同一条件（スクラッチ）で競争して頑張っているわけですからね。日本だけハンディキャップがあったら、これは競争ができないことはわかっているわけです。ところが、随分日本はハンディキャップがあるわけです。やつと2007年の4月に「海洋基本法」という法律ができて、初めて日本が、いわゆる海事立国、あるいは海洋国家日本へ新しい一步を踏み出した、こういうことになるかと思えます。これからだと思ふのですね。例えば、海事技術者の育成、人材育成にいたしましたも、やはり10年、20年、30年という長期スパンでプロジェクトをつくって準備をしなければいけない、幸いに「海洋基本法」に基づいて総合海洋政策本部は内閣総理大臣であり、この本部長のもとに各省ともに連携をして取り組んでいく体制ができているということでもあります。この体制をどんどん動かしていくためにも、こういったタウンミーティングというのは極めて意義深いことだと思っております。



細かいことでありますが、先ほど葛井さんの方からお話がありました件でございますが、大変御苦労されておるといふことでございまして、特に離島航路につきましては、言うまでもありませんが、国交省の方で離島航路補助金を用意しておりますが、これ以外に、総務省の方でも地域活性化特別交付金の方で、しっかり配慮した方がいいと思います。大間の町長さんもよくわかりだと思

のですけれども。なぜかという総合海洋政策本部がとにかく2007年7月に総理官邸に置かれたわけですからね、今までとは違って今度は、そういうようなことからして総務省の方も、特別交付税の交付の物差しをちょっと弾力的にやって、特別な地域には重点的に配分する、私はこういうことが大事ではないかと思ひますから、我々議連としてもそういう取り組みをしたいと思っております。

また、先ほど、フェリーのことににつきましてお話がありました。大事なことだと思ひますが、これもお話がありましたとおり、地域活性化・経済危機対策臨時交付金で対応するよう中馬先生と私も一緒に財務省主計局や総務省あるいは内閣府といろいろ調整して、フェリーの方にもちゃんとした、いわゆる交付金を回すことができるように例示をするように対応しました。今日は、高井副知事さん、西尾市長さん、いらっしゃいますが、ぜひ、これを活用してほしいのです。実は私はこれを発言するために今日来たのです。これをお願いするために来たのです。これはぜひやってください。あそこがやった、ここがやったではなくて、是非、これは北海道でやって欲しいということをお願い申し上げたいと

思います。

また、学校給食のことでお話がありました。実は、私は子供たちに、小中学生に、おいしいご飯を食べさせるコメ消費拡大議員連盟の会長をしております、ずっと前は全国平均で月曜日から金曜日・週5回の学校給食で0・6回だったのが、やっと3回まで来しました。そして、御案内のとおり今度の補正予算、本予算で、もし小中学校で希望するならば各クラスごとに電気炊飯器をプレゼントしますよと、そしてホカホカのご飯を各クラスごとに自分たちで炊いて、そして地元のおいしい野菜をたくさん、おいしい魚をたくさん一緒に食べさせてください、こういうような予算が始まっておるわけでありまして。私は大分県ですが、私の選挙区外ですが、別府の市長さんが早速手を挙げてきまして、別府市内の小学校・中学校の各クラスに全部炊飯器をプレゼントしたいということで始まっております。こういったことは非常に大事でございます。まして、小学生や中学生のころにおいしいご飯を、ホカホカご飯を食べてもらう、そうすると地元の野菜をたくさん使用する、地元のお魚をたくさん使う、これが私は大事じゃないかなと思います。これをやるためには、

A、農協の理事さん、それから市町村長、知事さんもそう、特に、市町村長と市町村議会議員とJAが一緒になればできるのですが、残念なことに生産調整を全体の4割もしなければいけない。昔は、1人2俵のコメを食べておった、今は1俵でしょう。北海道のコメはとってもおいしい、地球温暖化が進んで行くとお米生産の北限が上がって北海道が日本で一番これからおいしいコメを生産すると言われてる。これから先を考えたとき、是非この運動を、お願いを申し上げたいと思っております。

それから清水先生、ありがとうございました。我が大分も室蘭を追いかけますから。すばらしい「室蘭シップリサイクルシステム」を是非実現しましょう。

また、又野審議官始め、国も全面的に支援するはずです。世界のナンバーワンの、いわゆる環境技術最先端にある室蘭のシップリサイクルシステムをつくってもらいたいと思います。そしてODAは余り早くやらない方がいいですよ、すぐ、とられちゃいますからね(笑)。とにかく室蘭でやって、そして第2号をまだどこかでやって、とにかく日本に任せてくれという形が私はいと思うのですね。

安易にODAをやると技術水準を落とした形でまたやりかねませんからね、ぜひ頑張つて欲しいと思います。我々議連としても全面的に応援を申し上げたい、このように思っております。

今日は、皆様に本当に貴重な御意見をいただきましてありがとうございました。いろいろの御意見につきまして議連としても中馬会長を先頭にして一生懸命取り組みをさせていただきます。

私は、衆議院の予算委員長をやっております、予算のことについて心配をしておるのでございますが、ソマリア沖の海賊対処法案も27日から参議院で審議が始まると思います。それから、予算の方も、うまくいけば29日に補正予算も成立するはずでございます。そういたしますと、だんだん環境が整って、

今日この場にあつて皆の意見が1つにまとまって、すーと動き出すというような感じがします。ホップ・ステップ・ジャンプする海事、水産のミートینگだ、こうなればいいと思っております。本当に、今日はありがとうございました。(拍手)

中馬会長 どうもありがとうございました。衛藤先生は、もう時間がないようでございます

すが、あわせて中川先生も次の御予定が迫ってきたようでございますので、コメントをいただきたいと思います。中川先生、よろしく。
中川参議院議員 どうしてもお昼に札幌の方に向かわなければならぬものですから、お許しをいただきます。

今日、函館で開港150年という1つの締めに合わせてこの会が催されたということは非常にうれしいことだと思っております。広域行政といいますが、ある種の経済圏を伴った行政というのは北海道が日本の中では唯一都道府県単位で、ある程度広域をやっている。例えば東北だったら東北6県全部合わせて地方建設局だとか何とかとあるのですけれど



ども、北海道だけは全部北海道にそれがある。道州制という話を先ほどされましたが、そのとき北海道だけは例外なく北海道だけで道州制が実行されるだろう。その中で全部そういうものの中心は札幌に集中しているのです。しかし、唯一例外なのは、函館税関が函館にあつて、しかもそれは東北も所管の中に入っているという、非常に珍しい組織になっている。それくらい函館というのは外国との取引の中で今日まであった1つの象徴だったと思つておりまして、それを生かさなければならぬと思つてゐるのです。

それから、もう1つ、海洋というのは非常に効率的な物流ができるということなんです。私は、十勝の農業地方で生まれたものですから、農産物の物流について非常に疑問を持つたことがあるのです。アメリカから最も多く小麦が輸入されておりますが、東京方面へアメリカの小麦が入つてきて、わかりやすく言うと、1俵単位で言いますと、大体、小麦60キロが1500円くらいで入つてくる。それは生産原価も入つて、流通コストも入つて1500円です。ところが、北海道の穀倉、上川百万石を言われている旭川からコメを60キロ、たった1000キロくらい移動

する中で流通コストだけで1500円になっているのです。1万キロ離れているアメリカから入ってくる流通コストも含めて小麦が1500円、しかし、旭川から東京方面へ行く流通コストだけで1500円かかつてゐる。どこにその違いがあるかという、その大半は船舶の利用によつて非常に安い流通コストになっているということだけは注目しなければならぬわけです。ですから、我々の海事振興ということは、そういった、日本は島国なんだけれど、海運ということを非常に大切にするることによつて、意外と安い流通コストになるのではなからうか。

自動車でも何でも、最近は余りなくなつたのですが、北海道価格というのがありました。北海道へ物を運ぶ、遠いから流通コストが余分にかかるからというのですが、これはおかしい話で、本当はもうちょっと海運ということをしっかり考えていいたら流通コストはそんなに北海道にとつてマイナスの要因にならないということ。ですから、そういうことを考えると海運ということをもっともつと北海道は、高橋さん、大事にしていかなければならないということなんです。その中で、北海道の1つの大きな矛盾は、先ほどちよつ

と言われた方がおりますが、港湾の管理者が北海道だけは市町村なんです。そして、北海道以外のところは全部都道府県が港湾管理者になっている。このこともしっかり考えていかなければならない1つの大きな、やはり港湾の使用料だとか港湾がどれだけ発達するかによつて海運に大きな影響を与えますから、港湾は海運の基地でありますから、それを管理しているのは、北海道の場合は市町村であります。しかも、十勝港などという重要港湾ですが、6000か7000人しかいない広尾町という小さな町が、その港湾管理者になっているわけですから大変な負担になっているわけです。ただ、今度の地域活性化交付金の中で、市町村の港湾管理についての北海道の特性というものも入つて、それが出てきております。ですから非常に有利になってゐる、函館の市長さんそれは入つていますら、少なくとも3年間は続くはずですから、これで港湾管理をしっかりやっていただきたいと思ふわけがあります。

しかし、この間も私は予算委員会で強く要求したのは、こういう地域の特殊事情の財政需要というものをこの地域活性化交付金だけで終わらせないで、交付税全体にそれを繰り

入れていただきたいという話をしておりません。できれば、そういう方向で検討されると港湾関係に必要な経費も、これからまた別な形で見られる。ただ、これは、よく函館市民の皆さん方も監視していただかないとまらないけれども、あの交付金というのは、お金はついたが、ついてしまうと市長さんがどんなところに使っても自由だという交付金になっているのです。ですから、市民の皆さんが市長さんの財政運営をしつかり監視しないと、交付税とか、今度の交付金というのは、基準財政需要額だけはそれを見ているのですが、市町村の財政収入になってしまつたら目的が全然関係ありませんから、市町村が自由に使われる。意外と、市長さんも知らないうちに町の財政通の財政課の一職員の配慮でとんでもないところに使われたりするかもしれません。きょう市会議員の皆さんがいたら、そういった点でよく監視していただきたいと思うわけがあります。そうすることによって函館の振興も非常によくなるのではなからうか。そして中馬先生がここにみえていますが、地方の問題の我が党の最高責任者でもあります。いい方がきょうここにきて、私の話も聞いていただいたのはありがたいこと



だと思っておりますので、この会にもっともつと出たかったのですが、列車の時間が近づいて、今、秘書が手をくるくる回しております（笑い）ので、この辺でやめさせていただきます。今日は本当にありがとうございます。（拍手）

中馬会長 どうもありがとうございます。地元からは金田誠一先生もみえていただいわずと御参加いただいておりますが、ちよつとお体を壊していらつしやいますので、コメントは御遠慮のようでございます。では、逢坂誠二先生、よろしくお願ひします。

逢坂衆議院議員 どうも皆様御苦勞様でございます。逢坂誠二でございます。

今日は、貴重な場をいただきまして、多くの皆様からたくさんの御意見をいただきしました。私も大いに触発をされたところでございます。

それで何点か私の方からお話をさせていただきますと思います。冒頭に、藤原会長さんから函館はイカの町だという話がありました。実は、函館では、藤原会長さんが非常に力を入れて、商工会議所も一緒になってイカマイスターという認定制度をやつていました。これは、私、昨年の衆議院の予算委員会でも取り上げさせていただいて、こういう地域で頑張っているものについては国ももっとしっかりと支援しなければならぬという話を国にも言わせていただいているところでございます。御来場の皆様もぜひ、このイカマイスターというものを御認識いただければなというふうに思います。

さて、きょう出ていなかった論点で若干話をさせていただきますのですが、実は、今、日本の港あるいは日本の飛行場、これらの国際的な役割が非常に下がっているのが現状でございます。例えば、飛行場というならば、



韓国の仁川（インチョン）あるいはシンガポールのチャンギ、こういった空港が非常にレベ爾が高くなっている。港でいうならば釜山であり香港であり、またほかのところも非常に高くなっている。日本の港が相対的に地位が低くなっているということでもあります。

私、函館にいて津軽海峡を眺めていると霞ヶ関ビルを横倒したようなコンテナ船が目の前を通っていくけれども、それは残念ながら函館の港には寄らずに釜山へ行ってしまうわけですね。したがってこの海事の問題を考えると、地方でそれぞれの国際的な地位を上げてくれと言っても、これはなかなか簡単なことではございません。国家的に、世

界的な視点でもう一回日本の港や空港のあり方というのを見直すというのは避けては通れないというふうに思います。この点では中馬会長始め、国土交通省、我々も総力を挙げてやらなければならぬ問題だというふうに思います。

それから次でございますけれども、離島航路の話が出ました。離島航路、これは離島にお住まいになっている皆さんの生活、足を守るという意味で極めて大切なことでもありますけれども、私はもう1つの見方があると思っています。それは、北海道の離島は全部内海ではなくて外海にあるということです。すなわちこれは国境だということなんです。

離島航路を守りさえすればいいというのではなくて、北海道における離島問題は、離島そのものをどれほど元気にするかということが非常に重要なポイントになるわけですね。そうしなければ国家の安全すら守れないということになるわけです。北海道の離島ではございませんけれども、本州のある離島では、外国資本による買い占めが進むのではないかと、ということが懸念されているところがございます。したがって、離島そのものの経済が元気になることが、実はそれは国防上

も非常に大事だということでございます。離島航路を守るということは、単に人の足を守るということ以外の側面もあるのだ、そういった点からも北海道の離島航路を守らなければいかんぞという主張を私もしていきたいなと思います。

それから、これもきょう出ておりませんでしたが、私どもの渡島・檜山管内で、実は、海上の投棄ごみ、漂流ごみ、この問題も非常



に大きな課題になっております。特に、内浦湾では相当ごみが多いということで、これへの対策がそれぞれの自治体でやられている。これは全部自治体でさばきされるものではないのも現実でありまして、この点につきましては、自民党の加藤紘一先生が中心になって、海洋投棄ごみの対策の法案というものを考えようということになっております。私も加藤先生とは違う党にはおりますけれども、加藤先生と連携を取り合いながら、所管は基本的に環境省になっておりますけれども、国土交通省も必ずしも無縁の問題ではないというふうに思いますので、ぜひこの点にも御配慮いただきたい。特に水産資源を守るという観点からも、この廃棄ごみの問題は大きいのかなと思います。

それから水産庁の保科室長にぜひ御認識いただきたいのですが、先ほど藤原会長からクジラの話が出ました。クジラも非常に大きな問題になっていますし、加えて、トド、オットセイの話も出ましたけれども、これ、今、現状は、本当に尋常ならざる状況になっています。漁船で出向いていった人たち、プロの漁師さんが恐れをなすくらいトドやオットセイが周りに集まってきているのが

現状だということでございまして、この対策は本当に急務だというふうに思います。これも地域の漁協や地域の自治体だけではやれないことだというふうに思いますので、ぜひ、これら写真やなんかもたくさん漁師さんが撮っていると思いますので、見ていただいて、どれほどのことかというのをぜひ国の皆さんにも御認識をいただきたいし、これを海事振興連盟としても考えていかなければならぬ問題だろうなと思います。

お話ししたいことはたくさんあるのですけれども、時間がございませんで、もうこのあたりにしたいのですが、函館の市長さんから、漁港が市内に24あるという話がございます。実は、管内を含めるともともと多いわけですが、漁港の問題も、この数のまま維持できるのかどうかというのもこれから考えていかなければならない視点だろうというふうに思います。もちろん地域でそれぞれ利害が絡む問題だから簡単ではありませんけれども、地域の資源を有効に活用するという観点で、これはやはり避けて通れないのではないかと思います。道庁も当然この中に入って、どういうふうに漁港配置をしていくか、あるいはその配置をいろいろ考えたときに、場合によって

は、その漁港としての機能を果たさなくていい場所が出てくるかもしれない。そうなったときに、そこをどう活用していくかということも大きな課題かなと思います。

最後です。私は清水先生から今日非常にいい話を聞きました。前から、船の解体の問題については基本的な認識は持っていたのですが、けれども、今日、清水先生の話聞いて、あ、これは地域振興にとっても内需を拡大するという点からも非常にいい話だということに改めて認識をいたしました。御案内かもしれませんが、秋田県に小坂町というのがございます。小坂町は鉱山の町でした。鉱山が衰退をした、でも、その鉱山の技術を利用して今リサイクルや土地を洗浄するということで、非常に元気になっているわけですね。同じような視点で、日本の製鉄をいろいろ頑張っていた地域も清水先生のお考えを広げていけば、大きなプラスになるのではないかなと思います。貴重な御意見をいただいたことに対して心から感謝を申し上げたいと思います。

私の方からは以上申し上げまして、金田先生とともにあわせての意見の表明とさせていただきます。今日は本当にどうも

ありがとうございました。(拍手)

中馬会長 どうもありがとうございました。

時間が参りましたので、もう少し皆様方からの御意見をちょうだいしたかったのですが、そろそろまとめに入りたいと思います。

あらかじめ事務局から配付しておりますタウンミーティングの函館決議の案を皆様方に御披露して、よろしければ決議とさせていただきますと思いますが、事務局の方から読んでください。

■ 海事振興連盟 函館決議 (案)

開港150周年を迎えるここ函館市は、三方を異なる海域に囲まれ、良港に恵まれるなど地理的な条件の優位性等から、横浜、長崎とともに日本最初の貿易港として開港し、北海道の表玄関として発展してきた。また、全国でも屈指の水揚げを誇る水産都市として加工工業・流通業の分野も含めて発展を遂げてきた。函館市ではこれまでに蓄積された、海洋に関するポテンシャルを活用することにより、地域経済の活性化を図ることとしている。本日、ここ函館市において海事振興連盟タウンミーティングを開催し、海運・内航フェ

リー、造船・シブプリサイクル、水産を中心にして海事産業のあり方を幅広く議論した。

昨春秋以降の急激な景気後退により我が国の各産業界への影響は甚大であり、北海道においては、特に北海道と本州間の長距離フェリー及びRORO船等の国内貨物輸送需要の急減等により基幹的交通機関でもある旅客船・フェリーでは大きな影響が出てきている。今回の政府の経済危機対策や国会に提出された平成21年度補正予算において、緊急の対応としての措置はなされているものの、これら事業者の廃業、航路撤退ということとなれば、緊急時の輸送を始めとした地域経済に与える社会的損失は甚大なものとなることから、今後とも中長期的な視点をもつて取り組んでいく必要がある。

造船業においても景気後退の影響を受け、新造船の受注が激減している。今のところ、各造船所は今後2～3年の手持ち工事を抱えているが、仕事量を確保している今こそ、将来の市場に備えるために、産業基盤の強化を推進していく必要がある。また、発展途上国で行われている船舶の解体は劣悪な環境汚染や労働環境が問題となっており、我が国で大型船も解体でき、環境に配慮した先進国型

のシブプリサイクルシステムを構築する必要がある。

水産業においては、資源水準の低迷、漁業就労者の減少・高齢化など全国的に見ても漁業の取り巻く環境は厳しい状況である。

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とともに、国内の交通・輸送体系や関連産業についても「海」を抜きには語れない我が国において、海事産業分野の維持・発展に万全の態勢で取り組んでいかなければならない。

そのために、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) 極めて厳しい状況に置かれている内航海運・内航フェリー及び離島航路に対する補助、構造改革支援の積極的推進
- (2) 鋼材価格高騰への対応、技術基盤の強化、シブプリサイクル・システムの確立に向けた取り組みなど、造船業の持続的発展に向けた諸施策の推進
- (3) 水産資源の実効性のある回復、漁業就業者の確保、学校給食を利用した食育など、水産業の持続的発展に向けた諸施策の推進
- (4) 国際海運及び内航海運にわたる海運分

野の低炭素化（クールシッピング）の積極的推進

(5) トン数標準税制の円滑な実施、現行海運税制の維持・改善及び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

(6) 現下の厳しい雇用状況における対応に加え、次世代を担う若者等に対するアピールも含めた海事産業に係わる人材の総合的な確保・育成の推進

(7) 我が国産業の競争力強化や地域経済の活性化を図るため、生活・エネルギー資源等の円滑な海上輸送を支える港湾機能の充実・強化

(8) 物流効率化・環境負荷低減に資する物流施設の整備促進
以上、決議する。

中馬会長 ありがとうございます。今読み上げました決議案につきまして、皆様方、何か御意見ございませんか。

なければ、これでタウンミーティングの決議だと思いますが、いかがでしょうか。

（拍手・承認）

中馬会長 ありがとうございます。全員の拍

手をちようだいいたしましたので、これをもって今回の函館決議といたしたいと思います。

■閉会

中馬会長 それでは、これでタウンミーティングを終わらせていただきますけれども、最後に一言お礼を申し上げたいと思います。

本場にこのように多数の方が最後までしっかりと聞き届けいただきまして、また、皆様方からそれぞれ貴重な発言もちようだいたしました。また、この関係の市町村、あるいはまた国の方から国土交通省あるいは水産庁を始めとして来ていただきまして、適切に



御答弁もちようだいいたしました。こうした皆様方の声を聞きながら、日本の国は今大きく転換期を迎えております。今回のこの不況と言いましようか、世界の金融恐慌も日本の場合においては、私は余り大きな影響はないと思います。どの金融機関も倒れたところはないと思います。アメリカやヨーロッパは今大変なことですが。それとお隣の中国がかなりしっかりとした形で、ほかの欧米先進国、日本もマイナス成長というときに8%の成長でございまして、それが小さな国の8%ではなくて13億の民が8%の成長で、その活気たるやすごいものです。私も、ことしになりましてから2度ほど中国に行っておりまして、私たちが隣の国に、これだけ大きな成長を遂げている大きなマーケットがあるということ、日本にとってもラッキーだったと思います。

こうしたことも私たちの日本を取り巻く環境の中の1つとして、それぞれの御業界で、それに対する対応も考えていただきたいと思っています。余り、悲観に過ぎるのではなくて、この日本の持てる技術とか金融力とか、あるいは世界のどこからも借金はいたしておりません。逆に250兆くらいの資産を日本は海

外にも持っている国でございます。国は少し赤字でございますけれども、その倍ほどの国民金融資産を個人で持っているような国でございます。そのことを皆様方に申し上げ、それを取り巻く日本の国の周りは全部海でございますから、この海の活用の仕方を皆様方もしっかりと考えていただいていると思いますが、これを一つの大きな資源として頑張っていきたいと思えます。よろしく願います。きょうは、最後までありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） ただいまいただいております激励電報を2通御紹介いたします。

衆議院議員・前原誠司先生、内閣官房副長官／衆議院議員・松本純先生から頂戴いたしました。（電文省略）

以上で海事振興連盟第7回タウンミーティングを閉会させていただきます。

本日は、どうもありがとうございました。（拍手）

