



海事振興連盟

尾道タウンミーティング

日時：平成22年2月20日(土)
場所：尾道国際ホテル

■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 尾道タウンミーティング」を開催いたします。

本日の議事の予定でございますが、10時から12時まで行いまして、その後、12時から昼食を兼ねたレセプションを隣の「慶安の間」で開催いたしますので、多数御参加いただきたいと思います。

それでは、最初に、本日の主催者および参加国会議員の方々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・衛藤征士郎先生、衆議院議員・三谷光男先生、衆議院議員・和田隆志先生、参議院議員・山本博司先生。（拍手）

■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まして、衛藤征士郎会長よりごあいさつ申し上げます。

衛藤会長 皆さん、おはようございます。主催者であります海事振興連盟会長の衛藤征士



郎であります。

きょうは土曜日ですが、皆様には大変お忙しいところを万障お差し繰りいただき、お運びいただき、まことにありがとうございます。また、多数の皆様方の御参加を心から感謝、お礼を申し上げます。

おかげさまで、このたび、尾道におきまして第8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になりました。ありがとうございます。

このタウンミーティングは、海に関係ある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、函館と、海事産業に深くかわります都市を

中心に開催いたしました、地元の皆さん方の御意見をお伺いしながら当連盟としての声を国政に反映させてきたところであります。

海事振興連盟につきまして若干御説明申し上げますが、当連盟は、超党派の国会議員200名と、海運、造船をはじめとする海事産業を代表する企業・団体で構成されております。学識経験者にも加わっていただきます。いろいろな御指導いただいております。

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、外航海運におけるトン数標準税制等の実現にも力を入れてまいりました。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しているところでございます。

現在でも、皆様方御案内のとおりと思いますが、ソマリア・アデン湾で海賊行為が多発しておりまして、今でもこうした海域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、自衛艦を出すことを含め、積極的な対応をしてまいりました。

また、内航、旅客船、フェリー対策にも力を入れております。一昨年初以降の急速な景

気後退によりまして、我が国の産業、特に内航、フェリー、旅客船にとりまして、景気後退、高速道路料金引き下げの影響が出ておりまして、その結果、尾道地域の造船業界も大変な御苦労があると承っております。

本日は、ここ尾道における海事産業及び海事教育に携わっておられる皆様から、それぞれ現状と課題につきまして御意見をいただき、海事振興連盟としての考え方をこの尾道から発信してまいりたいと存じます。

同時に、これから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、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。どうぞ忌憚のない御意見や御提言、また、御要望をお寄せ願いたいと思います。

せっかくの機会でありますから、海事振興連盟会長として、私が大変気にしていることを申し上げたいと思います。

それは、世界の景気動向、また、我が国の景気の動向でございます。御案内のとおり、リーマンショック以降、引き続きましてドバイショック、そしてまたJALショック等々続いておりまして、私たちの想像をはるかに

超える景気動向でありまして、大変心配をしておるわけがあります。もちろん、現政権におきまして、景気対策に大変な力をいただいておるところであります。

御案内のとおり、世界の経済が今後どのように動くかということで、よくIMF（国際通貨基金）が世界の経済見通しを発表いたします。直近のものは2010年1月26日ありますが、IMFの世界経済見通しによりますと、世界全体では、2010年は実質3・9%の成長をします。これはIMFが昨年の10月の見通しから0・8ポイント上方修正をした数字であります。2011年は4・3%成長する。それから、我が国は1・7%成長する。2011年は2・2%である。米国は2・7%、来年は2・4%。ユーロ圏は厳しくて1・0%、2011年は1・6%。中国は元気よくて、さすがはBRICs、中国は10・0%成長する。また、来年2011年は9・7%。インドは7・7%、来年は7・8%。ブラジルは4・7%、来年は3・7%。ロシアは3・6%で、来年は3・4%。

こういうBRICsの動向、それから米国の動向、ユーロ圏の動向、そして我が国の動向、立ち位置というものを、我々はしっかり

踏まえておかねばならないと思う次第でございます。

私はたまたま衆議院の副議長でありまして、国立国会図書館等々を活用いたしましていろいろと数字を集めてみるわけがありますが、気になりますことは、世界の国々の経済成長率の動向を見るのでありますが、公共事業を減らした国が、逆に経済成長率を落としている。公共事業をふやした国が、経済は成長している。例えば1999年から2008年の10年間でありますが、我が国は、GDPに占める公共工事等の固定資本形成が1999年、5・9%、約6%でした。これが2008年、3・0%で、2010年は2%台になるわけがあります。

よくアメリカが公共事業を減らしてきたと言いますが、そうではありません。調べてみますと、アメリカは1999年、2・4%でしたが、これが2・5%になっておりますし、イギリスは1999年、1・3%でした。これが2・3%になって、ふやしております。フランスも2・9%でしたが、10年後、3・2%にふやしている。カナダも2・3%から3・3%にふやしている。少子高齢化の中のスウェーデンとかデンマークの高福祉・高

負担の国であります。スウェーデンでも3・1%が3・3%にふやし、デンマークも1・7%が1・8%にふやしている。ただ、1国だけ、ドイツが、1・9%だったのが1・5%に減っただけでありまして、ほかの国は全部実はふやしております。さらに調べてみますと、不思議なのですが、私も「おやつ」と思っているのですが、消費税の税率の高い国が、この間、経済成長しております。



皆さん信じられないと思うのでありますが、実はさようでございまして、イギリスは消費税率が17・5%ですが、2000年から2008年の実質経済成長率、平均は2・5%でした。また、スウェーデンは消費税率が25%ですが、この間の実質経済成長率は2・6%であり、また、ハンガリーは消費税率が20%ですが、経済成長率は平均3・5%。例えばイギリスはどうかということですが、消費税率が17・5%ですが、2000年から2008年の実質経済成長率は2・5%成長しております。残念ですけれども、我が国は消費税率が5%なのですが、1・4%しか成長しない。

どこにどういう問題をはらんでいるかといえますと、実は、消費税率の高い国は、法人税をどんどん下げてきて、そして経済成長しているという姿が出ております。

私は、福祉国家は、公共事業は減らしてきただと思っていたのです。ところが、福祉国家もこの10年間、公共事業を毎年毎年ふやしておるわけがあります。そして、しっかりとした経済成長をしているということでありまして、先ほど申し上げましたIMFの2010年、2011年の経済動向を見ましても、こ

ういったところを私どもはよく踏まえて考えておかねばならないと思います。

きょうは、内航の方々、また外航の方々もいらつしやると思います。この数字が何を物語っているか、私はこれ以上言うこともないと思うのであります。非常に大事な数字でありまして、このことを踏まえながら、私ども海事振興連盟としても、いわゆるグローバル、それから、言うまでもなく日本の国内の問題、よくよく見据えまして対応をとってきたいと思えます。

言いたいことは、世界の国々の内航、世界の国々の外航、海運、造船、こういったものにつきまして、いわゆるグローバルスタンダード、それがイコールになるように。同一条件で、我々が汗を流せば、しっかりとした経済成長や内航や外航が発展するということをしっかりと見据えていきたいと思っております。しかるに、私ども海事振興連盟としては、世界の国々のそれぞれの海事の実態をよくよく調査し、同じ条件になるように頑張っていきたい。そして、同一条件で、努力したものが報われるような、そういうことに我々は努力していきたいと思えます。

トン数標準税制もスタートしましたが、ま

だまだ小さなものでありまして、世界標準から見ると、まだ5%そこそこであります。あと9割以上残っておるわけですから、こういったこともしなければなりません。

また、カボタージュの問題にしてもそうです。こういった問題につきましても、しっかりと国際の動向を見きわめて、我々としては努力をしたいと考えております。

終わりに、この尾道のタウンミーティングに当たりまして、地元の市長さん、また商工会議所の会頭さん、ご関係の皆さん、多くの方々に大変なお世話をいただきましたことを厚く感謝、お礼を申し上げます、海事振興連盟会長としてのごあいさつといたします。

きょうはお世話になります。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、尾道市の開催ということで、尾道市長の平谷祐宏様よりごあいさつをいただきましたと思います。平谷様、どうぞよろしくお願いたします。

平谷尾道市長 おはようございます。御紹介いただきました尾道市長の平谷祐宏でございます。

本日は、第8回のタウンミーティングがここ尾道市で開催されますことを本当にうれしく思っているところでございます。また、遠路おいでいただきました関係者の皆様方には、海事都市尾道の振興という事でございまして、いろいろな側面から御支援をいただいていますことを、この場をかりまして厚くお礼を申し上げます。

尾道市は、造船の関連産業の従業員数では全国1位でございます。第2位が長崎、第3位が神戸、第4位が今治市でございます。今



治市と尾道市は姉妹都市でございます。尾道と今治が一体となったしまなみ海道沿線が、日本における造船、船用工業、海運とあわせた海事産業の集積地だと思っています。そういった意味で、この尾道が海事都市として、それぞれ今治と手を取り合いながら、町の発展に向けて取り組んでいるところでございますが、さまざまな課題の中で、本日こうした意味でタウンミーティングが尾道で開催され、また、テーマが「海事都市尾道の活力で日本の元気を取り戻す」ということで、多方向から意見をいただきながら、新たな歩みを踏み出していけるということを本当にうれしく思っているところでございます。尾道、今治、そして上島を含めたしまなみ海道沿線の元気によって、日本の海洋国家の進むべき方向が決まってくるものとも思っておりますし、その政策が、逆に言うと瀬戸内海沿線の活力にもつながると思います。そういう意味で、きょう短い時間だと思いますが、本当に開催できたことを大変うれしく思うとともに、尾道のまちづくりの方向性にも貴重な提言をいただけるということで大変うれしく存じます。

御参会の皆様方のますますの御健勝、御多

幸を祈念しながら、開催をしていただきました尾道として心から歓迎を申し上げます、簡単ではございますが、あいさつとさせていただきます。本日は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、広島県より、広島県副知事、有岡宏様にごあいさつをいただきましたと思います。有岡様、よろしくお願

有岡広島県副知事 おはようございます。広島県副知事の有岡でございます。

本日は、海事振興連盟の尾道タウンミーティングが、振興連盟の会長であります衛藤先生、県選出の三谷先生、和田先生、そして山本先生の御臨席のもと、多数の皆さんの参加のもとに、このように盛大に開催されることを心からお喜び申し上げます。

また、これまでの振興連盟の海事産業振興への御尽力に対しまして、ここで改めて敬意を表したいと存じます。ありがとうございます。

きょう参加の皆様方は十分御存じかと思いますが、この瀬戸内海、古くから風光明媚な海として知られております。そして、多様な観光資源を擁しているわけでございま



す。広島県といたしましても、この資源を生かさない手はないということで、各観光資源の連携を深め、世界に情報発信をしようということ、湯崎新知事が「瀬戸内 海の道 1兆円構想」という構想を打ち出したところでございます、現在、その具体化に向けてまして作業を進めているところでございます。新年度予算の中でこの構想策定経費を盛り込んでおりますけれども、あわせまして、観光予算につきましても、昨年の倍増、2倍以上の額を確保いたしております、中には瀬戸内のクルージングを支援するような事業も盛り込んでいるところでございます。

特に、尾道に關しましては、これも御承知

かと思ひますけれども、衛藤先生、実は、この秋からNHKの朝の連続ドラマの舞台となる予定でございます、「てっぱん」という名前ですけれども、恐らく全国から多くのお客様が来られるのではないかと期待しております。この機会をやはり逃す手はないということ、平谷市長ともいろいろ御相談しながら施策を進めようと考えておりますけれども、その1つとして、この近くにあります県の施設の上屋を利用いたしましてサイクリングの基地にしたいと考えておりますし、船でお越しになるお客様のためにということ、橋の整備もする予定でございます。

そして、何よりも、しまなみ海道は、昨年10周年、ことし11年目を迎えておりますけれども、実は、御案内のとおり、歩くことも、それからサイクリングもできる。ほかの架橋とは違う性格を持っています。これをやはり生かしていかなければならないということで、JRなどともタイアップしながら観光振興を進めていきたいと考えております。

その他、もちろん、尾道糸崎港につきましても、引き続きこの整備を進めていきたいと思っております。

こうした取り組み、そして振興連盟の取り

組みが相まって、海事産業、造船業といった産業の後押しになることにつなげたいと思っておりますし、ひいては、この地域、経済の活性化につなげてまいりたいと考えている次第でございます。そういった趣旨から申しまして、今回のこのタウンミーティング、大変意義深いものがあると考えております。活発な議論がなされますことを大いに期待するところでございます。

最後になりましたけれども、海事振興連盟のこれからますますの御発展、そして御参集の皆様方の御活躍を祈念申し上げます、あいさつとさせていただきます。本日はまことにおめでとうございます。(拍手)

事務局(植村) 続きまして、国土交通省海事局長、小野芳清様より、三日月大造国土交通大臣政務官のメッセージを代読いただきます。よろしく願ひします。

小野国土交通省海事局長 おはようございます。国土交通省海事局長の小野でございます。

まずは、海事振興連盟の衛藤会長をはじめ振興連盟の先生方、それから会員の方々、日ごろから大変お世話になっております。この場をおかりいたしまして厚く御礼を申し上げます。と思います。

また、きょうは、海事都市尾道を訪れる機会を与えていただきましたこと、大変感謝をいたしております。今後とも、いろいろ我々至らないところもあるかもしれませんが、そこは叱咤激励をしていただきまして、どうか御指導をよろしくお願い申し上げたいと思います。

それでは、私どもの三日月政務官が、ぜひ皆様にごあいさつを申し上げたいということがあります。残念ながら、きょうは所用でここにまいておりませんが、メッセージを私がつけてまいっております。読み上げさせていただきます。

「国土交通省大臣政務官の三日月大造でござ



います。本日は、海事都市宣言をしております尾道で海事振興連盟のタウンミーティングが開催されること、心よりお喜び申し上げます。せっかくお招きいただいたのですが、先に予定しておりました外せない業務のため出席相なりませんこと、まことに残念であります。

申すまでもなく、尾道は歴史的に由緒ある港町、造船の町であります。現在、国土交通省では、前原大臣のもと、成長戦略会議において、「海洋国家日本の復権」をテーマに、海運や港湾、そして海事産業の振興などを課題として検討会、勉強会などを活発に開催しております。学識者はもとより、海運や造船関係の業界の代表の方々からいろいろな御意見などもいただいているところです。

海事産業が重要な地位を占める尾道のような都市が今後発展することが目標であるとも言えると思います。皆様方から、内航・外航海運をはじめ、造船、船用工業などが地域の雇用や振興に深くかかわっているということが指摘されています。そこでは、造船業などを構成要素とする海事クラスターの総合力が我が国独特の強みであるともいわれており、今後、我が国が発展するために、尾道のような

な造船や海運、港湾関係の比重の高い都市が将来展望を開き、未来を創造していけるよう、関係機関とともに海事関連の対策を図ってまいりたいと存じます。

現在、日本はデフレ経済が懸念されておりますが、地方経済の活性化は喫緊の課題であります。海事分野産業の振興を通じて、地域の経済や発展を図るべく取り組んでまいれる所存であります。

最後に、尾道市、そして御参集の皆様の御発展を心より祈念しております。そして、本日、尾道タウンミーティングが盛会となり、成功となりますようお願い申し上げます。

平成22年2月20日

国土交通省大臣政務官 衆議院議員 三日月大造

代読させていただきました。どうもありがとうございました。ごさいました。(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。

次に、御出席の来賓の方々を御紹介いたします。

まず、広島県より、空港港湾部長・丸山隆秀様、地元尾道市の産業界より、尾道商工会議所会頭・石川悟様、国土交通省海事局よ

り、技術審議官・森雅人様、参事官・斉藤夏起様、総務課財務企画室長・堀内丈太郎様、内航課長・蝦名邦晴様、地元、中国運輸局より、中国運輸局長・原克彦様。（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、広島県議会、尾道市議会の議員の方々にもおいでいただいております。客席前列に御着席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。お手元の名簿をもって御紹介とさせていただきます。

■議事

事務局（植村） それでは、海事振興連盟の尾道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三谷光男先生にお願いしたいと存じます。それでは、三谷先生、よろしく願います。

三谷衆議院議員 三谷光男です。議事進行をさせていただきます。

本日、皆様には、海事振興連盟の尾道タウ



ンミーティングに御出席をいただきまして、まことにありがとうございます。きょうは、尾道市並びに広島県、中国地方、さらには我が国の海運、旅客船・フェリー、造船等の海運産業の発展をどうすれば確保することができるのか、議論を進めさせていただきたいと存じます。

リーマンショック以降の急激な景気後退による我が国産業界への影響は甚大なものがございします。貨物輸送需要の激減による内航海運、外航海運、旅客船フェリーへの打撃、造船の受注の激減など、また、各産業の就労者の高齢化問題など、海運業、造船業を取り巻く環境は厳しさを増しております。

本日議論いただく内容につきましては、皆様にどうか忌憚のない御意見をいただき、海事振興連盟として今後の活動のために一定の方向を打ち出してまいりたいと思っています。

本日は、あらかじめ御発言を希望されておられる皆様に順次御発言をいただき、その後、会場の皆様から御意見をちょうだいしたいと存じます。

それでは、事務局から順次発言をいただく方を御紹介願います。

事務局（植村） 御紹介申し上げます順にそれぞれ3分から5分程度、御発言いただきたいと存じます。

最初に、「造船業界の現状と課題」につきまして、日本中小型造船工業会副会長・寺西勇様、よろしく願います。

寺西日本中小型造船工業会副会長 おはようございます。御紹介いただきました日本中小型造船工業会副会長の寺西でございます。

海事振興連盟をはじめ御関係の皆様方には、日ごろより中小型造船工業全般にわたり御理解、御支援をいただきまして、深く感謝しております。本日はよろしくお願い申し上げます。

衛藤先生、三谷先生から心強い御発言をい

いただきましたので、私の話は簡単にいきいたいと思います。

本日は、日本の中小型造船工業のために次の2点をお願いしたいと思います。第1は、内航船の建造支援につきまして。第2は、若者の造船技術者教育につきましてであります。

先日来、新聞に出ておりましたけれども、日本の景気も三・四半期連続プラス成長と言われておりますけれども、実質的には、円高、デフレのもと、設備投資も消費も低迷し、公共事業も削減され、ガソリンの消費も減り続けといったありさまでございまして、その結果、内航船の業界は惨たんたる状況にございます。フェリーとかセメント船に限ら



ず、タンカー、貨物船に至るまで大幅な減船と事業者の廃業は避けられない状況にございます。その影響は、専ら内航船を建造する造船所及び修繕造船所を直撃しております。来年度の内航船建造見通しはちよつと前の半減いたします。そして、その先は、産業政策の空洞化の影響によりますのか、一段と深刻な事態も懸念されております。しかも、外航船を建造する造船所もスローダウンいたしますため、内航船建造造船所へのブロック外注も大幅に減る見込みでございます。

本来、環境負荷の低い内航船は、モーターシフトの旗手を務める存在のはずでございしますが、実際は、ただ老朽化と減船だけが進行しております。その結果として、内航船を建造する造船所も存亡の危機を迎えております。ぜひとも、環境対策の一環として、老朽化した内航船及び官公庁船の代替建造促進を緊急にお願い申し上げます。また、長期的には、国内製造業への御支援を切にお願い申し上げます。このままでは派遣労働者ならぬ、正社員の雇用まで危惧されます。

一方で、このような時期に、内航船の外国での建造を模索する動きがあるやに聞いておりますが、個人的にはいかがなものかと思ひ

ます。

次に、技術者教育についてでございますが、その前に、因島技術センターと造船技能開発センターにつきまして報告させていただきますと思います。

日本の造船業というのは大きな雇用力を持ちまして、地域への貢献度は非常に高いのでございますけれども、以前、2007年問題と言われましたように、ワイングラス型の年齢構成ということでございまして、技術・技能の伝承に対する危機感のほかの業界よりも非常に強いものがございました。そこで、因島では、1999年に因島技術センターという、造船技能者育成のための学校を開設いたしました。今までに800名を超える卒業生を送り出しております。2004年には、国土交通省と日本財団の御支援をいただき、日本中小型造船工業会に造船技能開発センターというのを設立いたしました。私がその委員長として地域技術センターの全国展開及びより高度な専門技能の伝承のためのカリキュラムと教材の開発に努めてまいりました。

その結果、現在までに、今治、横浜、相生、大分、長崎にあわせて全国6カ所の地域技術センターを開設しております。何日間で

どの技能を修得させ、どの資格を取得させるかという目標管理を厳格に実行することにより、極めて効率的な研修が全国で可能になっております。卒業生も今までに因島と合わせて、新入社員研修といいますが、新人研修で1500名、専門技能研修で500名、指導者研修で500名を数えております。

また、この4月には、因島技術センターにオープン型の安全体感施設を開設し、広範な造船事業者に対して造船作業の安全教育が可能となります。年間1000名ほどの研修を行う予定でございます。また、その研修風景を撮影し、造船安全教材も作成する予定でございます。

このように、造船技能の伝承事業は、御関係の皆様方の多大な御協力と指導員の熱意によりまして順調に成果を上げております。そういうことでございますけれども、予算の方、非常に厳しいものがございます。ぜひとも、地元自治体を含めまして、今後ともより一層の御支援をお願いしたいと思っております。さて、肝心の技術者教育の問題でございますけれども、造船所には、技能者だけでなく、設計とか技術管理・指導を行います造船技術者が必要かつ極めて重要でございます。

このため、全国8大学に船舶工学系の学科が設けられておりますけれども、学生の人気は低く、また、せっかく卒業した学生も造船会社を志望するとは限らず、日本の造船所に入社する船舶工学系の学生というのはせいぜい50名程度と言われております。ちなみに韓国は、日本の10倍程度の造船技術者が造船所に入っておりますし、中国に至っては、それよりもさらに1けた上と言われております。こ



のままでは将来的に日本造船業の競争力はますます低下するものではないかと懸念しております。

しかも、この造船技術者の高齢化と絶対数の不足というのは、大手造船会社よりも中小造船業において非常に深刻でございます。中小造船業が船舶工学系の学生の採用が困難であるからといって、機械工学系とかほかの学生を採用しまして、船舶工学系の教育をしなければいけない。ところが、これは実に困難でございます。ということで、いろいろな団体で造船、船舶工学系の教育をやっているカリキュラムその他に我々も若手社員を派遣しておりますけれども、一長一短ございます。

ぜひとも、こういう状況を御勘案の上、国におかれましては、長期的な理科系教育、それから船舶工学系の教育の充実とともに、短期的には、我々中小造船事業者にも効率的に使えるような造船技術者育成プログラムをぜひ緊急に御検討いただきたいと思っております。

ちなみに、私がやっております造船技能開発センターでは、ことし7月、海上技術安全研究所が所内教育用として開発し実施する2週間の造船工学教育というのがございます。これは、よく予備校などでやっておりますよう

に、双方向の会議システムを使いまして、因島と相生の地域技術センターと東京の三鷹の本部とをつないでサテライト教育を実施することとしています。個人的にはこのような試みを、一段とカリキュラムを充実させ、もっと広げていただければと思っております。

以上、雑駁でございますけれども、これで私の発言は終わらせていただきます。どうも本日はありがとうございます。よろしくお願い申し上げます。（拍手）

事務局（植村） 寺西様、どうもありがとうございます。ございました。

続きまして、「内航海運の業界の現状と課題」につきまして、中国地方海運組合連合会会長の藤井肇様、よろしく願います。
藤井中国地方海運組合連合会会長 ただいま紹介いただきました中国地方海運連合会の藤井でございます。

本日は、海事振興連盟の国会議員の先生方、地元選出の国会議員の先生、また、国土交通省の方々、尾道市長等多くの関係者の出席のもと、内航海運を支える船どころであります瀬戸内海に立地する当地でのこのミーティングを開催し、私どもの意見をお聞きいただけることになりましたことは、中国地方の

内航海運事業者にとってまことに意義深いことと感謝しております。この機会に私ども内航海運事業者が置かれている実情を述べさせていただきます、内航海運に対する理解と御支援を賜り、国政にも反映していただき、強力かつ確実な施策を実施していただくことで、苦しい我々業界の現状からの脱出を早期に図れば幸いと存じます。

中央におきましては、我々の上部団体であります日本内航海運組合総連合会から、内航海運税制重点要望であります租税特別措置の期限延長または制度の恒久化についてお願いしていましたが、このたび「中小企業投資促進税制の延長」のみ認められ、残る「船舶の

特別償却及び買換え特例制度」につきまして、次年度以降、ぜひともお認めいただけるようお願いさせていただきます。

また、昨年12月に示された環境省の地球温暖化対策税案によれば、現行石油石炭税にさらに上乘せをするようなものであり、内航海界としては年間70億円を超える増税となります。他方で、ガソリンに係る税については負担軽減されており、自動車が減税になる一方、環境に優しい内航海運が増税になるというのは、まさに逆モーダルシフトで地球温暖化対策に逆行し、到底納得できるものではありません。仮に平成23年度から本税を導入せざるを得ない場合には、内航海貨物船に対する課税の免除をぜひとも願いますと承知しております。

また、最近、経済施策上から、カボタージュ制度の一部緩和要望が出ているやに聞き及びますが、本制度は、国の安全保障、治安の確保、国内における産業、生活物資の安全・安定輸送の観点から、アメリカ、欧州、アジア等、大多数の海運国で実施されている制度であります。我が国においても、同制度の堅持が国策上必要であることは、すべての先生方にはお認めいただいているものと承知して



おります。今後ともカボタージュの制度を堅持していただくようお願いいたします。

本日は、当地方が日本有数の船どころであるということで、船主の問題点を何点か申し上げたいと思います。

まず第1点ということで、ここですらまでありませんが、一昨年9月のリーマンショックに端を発した、100年に1度と言われる大不況の影響により、日本経済も内航海運も大きな痛手を負いました。

その結果、内航海運の2009年度上期の輸送量は、貨物船分野では前年度比30%近く減少になっております。その影響で多くの船が係船、返船を余儀なくされ、稼働している船も契約の変更により傭船料が減少し、船主経済はまさに生きるか死ぬかの瀬戸際に立たされているのが現状であります。このような状況下において、内航海運業界に対し、内航海運緊急不況対策として2009年度の補正予算に400億円の予算を織り込んでいただきました。内航海運業界は御支援をいただいたことに厚く感謝申し上げます。

このたびの新政権の新たな施策では、生活、福祉、環境対策にウエイトが置かれたようにございますが、内航海運に大きな影響を

持つ重工業の素材、製造業にも考慮した経済対策を行っていただけることが内航海運の活性化にもつながる。ぜひとも御考慮いただければと思います。

第2点といたしまして、「2つの高齢化」の問題です。1つは船の高齢化、もう1つは船員の高齢化です。このいずれの問題も、運賃・傭船料が安いということに原因があります。内航海運界だけではございませんが、運輸・輸送業の宿命で、圧倒的に強い荷主は、合理化の最初の対象として、輸送コストである運賃の切り下げを行うという現実があります。そのしわ寄せは船主経済を圧迫し、船員の労働条件にも影響をもたらす。若い船員が内航海運に魅力を持たなくなり、近年の少子高齢化も相まって船員の高齢化を招いています。

また、船の代替新船建造には大きな費用がかかります。現状の傭船料では建造が困難で、古い船を仕方なく使用し、古いがゆえに運賃・傭船料が安く抑えられ、ますます代替新船建造を困難にし、その結果、船の高齢化を招いているのが現状です。

第3の問題として、内航海運が市民・国民に余り知られていない存在だという

ことではないでしょうか。貨物船がトラック輸送に比べてトン当たり輸送コストが比較にならないほど安いこと。ちなみに、海運輸送は、大量の貨物を一度に輸送可能で、輸送効率のよい輸送機関です。499総トン1600D/Wの船で運ぶ貨物は、10トントラックで運ぶには160人の運転手が必要です。船の場合では5〜6人の船員で輸送可能です。CO₂排出もトラックの4分の1と、環境に優しい輸送手段です。これらのことは先生方には御理解いただいていると思います。一般市民・国民にも知ってもらうように、今後業界を挙げてアピールし、内航海運の活性化を図る必要があると思っています。

次に、高速道路の無料化問題です。これにつきましては、旅客船、フェリーのみならず、内航RORO船などにも大きな影響が出ます。また、環境面からも問題でございます。また、慎重な上にも慎重な対応をお願い申し上げます。

最後に、内航海運業界はその他多くの問題を抱えています。日本は四面を海に囲まれた海洋国家です。海運なくして国民の生活は守れません。日本人の乗る船は、国の安全保障と治安上にも重要な役割があると自負して

おります。

本日御出席の先生方には、今後とも内航海運業の持続と活性化に御支援を賜りますようお願いいたします。私の発言を終わらせていただきます。どうもありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） 藤井様、どうもありがとうございます。

続きまして、「中国地方・広島県における旅客船・フェリーの現状と課題」につきまして、中国旅客船協会連合会会長の弓場敏男様および広島県旅客船協会会長の仁田一郎様よりお願いいたします。

弓場中国旅客船協会連合会会長 中国旅客船協会連合会会長の弓場でございます。よろしくお願いいたします。

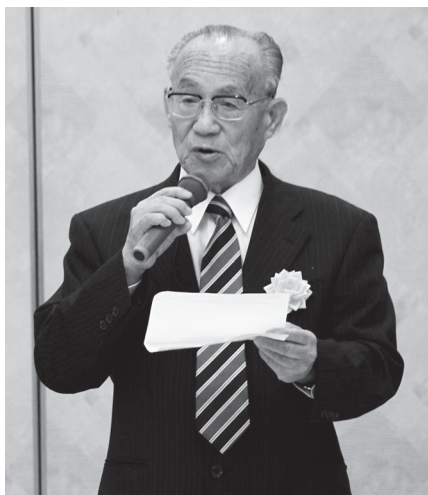
日ごろ、海事振興連盟所属の国会議員の先生方には大変お世話になり、また、関係の皆様方には旅客船事業に関し格別の御協力、御支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

近年、旅客船業界は燃料の高騰に続き高速道路の各種割引制度の実施等による影響が大きく、非常に厳しい現状に置かれております。このような時期に意見を述べさせていただく機会を与えていただきまして厚くお礼申

し上げます。

瀬戸内海には、「七里七島、又、五里五島」と古来唄の文句にあるように、七里の島が七つ、五里の島が五つといわれ、中でも尾道は古来より風光明媚な温暖な地で、商業、海運、造船で栄えた町、また、文学、観光の町でもございます。

さて、目の前の尾道水道には、尾道と周囲五里の島の向島を結ぶ尾道大橋と、尾道と今治を結ぶ本四架橋の新尾道大橋の2つがかかっておりますが、中でも、なお4社4航路の渡船が運航して、旅客船は地域住民に密着した必要不可欠な交通手段であることがわかってと思います。



高速道路等の割引につきまして、各種割引が段階的に実施され、本州と四国間航路、本州と九州間航路あるいは島周りの生活航路に甚大な影響が出ております。私たちの会員でもある竹原と今治間航路、呉と松山間航路は廃止を余儀なくされました。また、新たな割引制度が導入されますと、あるいはまた無料化が実施されれば、関係する航路は壊滅的な打撃を受けることは必至でございます。国の早急な対策を要望いたします。

次に、瀬戸内海には、特に広島県には離島航路あるいは離島以外でもたくさんの生活航路があります。これらの航路は、通勤、通学、また通院等の地区住民の唯一の足として重要な役割を果たしております。これら航路の維持につきましても格別の御支援を要望いたします。

次に、税制につきまして、固定資産税の軽減等、いろいろ御配慮いただいておりますが、このたび地球温暖化対策税の導入が検討されているとお聞きますが、もしこれらが導入されることになると、旅客船事業者には新たな税の負担となり、経営に及ぼす影響は計り知れないものがあります。

御承知のとおり、旅客船はモーターシフト

の推進に寄与するなど多くの役割を果たす公共交通機関であり、免税または還付の対象となるよう要望いたします。

また、軽油取引税につきましても平成23年までは免税措置を講じていただいておりますが、引き続きこの措置を継続していただきますようお願いいたします。

最後になりますが、人、物の移動はもちろん、地球環境、危機管理、災害時の対応、労働環境の向上等、旅客船の果たす役割は大であります。この重要な役割を交通基本法の中でしっかりと位置づけてもらうようお願い申し上げます。ありがとうございました。（拍手）

仁田広島県旅客船協会会長 広島県旅客船協会の会長の仁田でございます。海事振興連盟の皆様には、日ごろから旅客船業界に対して御理解いただいておりますことを厚く御礼申し上げます。また、このたびのタウンミーティングを、高速道路の値下げによる旅客船への影響が全国で最も大きい瀬戸内海広島県で開催していただいたことにも感謝申し上げます。私の方からは、先ほどの弓場会長からの要望事項に、地元の視点を加えながら、もう少し詳しく説明させていただきたいと思っております。

高速道路の問題ですけれども、一昨年から段階的に行われてきました高速道路、架橋の通行料金割引の影響で、広島県では既に4つの航路が廃止に追い込まれております。添付しております航路図を見ていただけるとわかるのですが、福山く多度津の航路、竹原く波方の航路、呉く堀江の航路、三原く瀬戸田の航路、これらの航路が既に廃止されております。また、10月には山口県の柳井と三津浜を結ぶ航路の会社も民事再生を申し立てております。それからつい先日は、宇高の航路も来月に廃止するという届けを出しております、本来に待ったなしの状況でございます、従業員の雇用の確保を守るといっても、国の適切な措置をお願いしたいと思います。

先日発表されました6月からの一部高速道路の無料化実験につきましては、皆様の御尽力のおかげもありまして、比較的、公共交通への影響が少ない区間を選んでいただいております。感謝申し上げます。ただ、広島県内では、広島呉道路が対象になっております。これは先ほどの図を見ていただければわかるように、広島と呉の道路が無料になると、例えば広島く呉く松山という航路があります。広島から乗られていたお客様が



ただの高速道路を通って、呉から乗られる。そうすると、航路収入が減る。あるいは、呉と広島の間にはあります江田島市、Y字の島ですけれども、ここから広島や呉へ渡る航路も橋を経由して行ってしまう、こういう状況が懸念されます。あるいは、JRとの並行の道路でもあります。あるいは高速バスも走っております。そういうことから、この実験に関しましては、各種交通機関に対する影響をしっかりと調査していただいて、この実験期間中に廃止とか減便ということにならないように、よろしく願いたいと思います。

旅客船業界では、フェリーや航路廃止、縮小に追い込むような高速道路の無料化には反

対の立場でございまして、30万人分の署名を国土交通大臣に提出しておりますことを申し上げたいと思います。

それから、交通基本法についてお願いしたいと思います。このように高速道路料金の値下げによりまして、船やいろいろな公共交通機関に影響が出ている問題の根本的な原因は、交通体系全体のビジョンがないのが原因だと思っております。現在、交通基本法の国会提出への準備が進んでおりまして、パブリックコメントの募集も始まったと聞いております。我々としては、交通基本法の早期成立をお願いしたいと思っております。そして、一刻も早く国や地方自治体が、しっかりと交通計画を作成して、必要な公共交通機関は何なのかというはっきりしたビジョンをつくっていただきたいと思うのです。そして、必要な航路は、国道という位置づけをしていただき、その維持ができるように適切な措置をお願いしたいと思っております。

現在議論されております高速道路料金の2000円とか5000円とか、あるいは、あるべき高速道路の料金体系というものの議論は、こういうちゃんとした交通全体へのビジョンができてからにしていたきたい。そ

うしないと、交通計画ができたときには、必要な交通機関がなくなってしまう、手おくれになる、こういう事態をぜひとも避けていただきたいと思っております。

それから、離島航路の維持につきましての問題でございまして。離島航路への補助事業につきましては、皆さんの御理解、御尽力のおかげをもちまして、仕分けにもかかわらず、その必要性を認めていただきましたこと、心か



ら感謝したいと思っております。今後ともこの制度が維持継続できますようによろしくお願ひしたいと思っております。

広島県では、人が住む島が34ありまして、その多くの島には旅客船の航路が走っております。しかし、国庫補助を受けている航路は8航路、地方自治体の単独補助を受けている航路は6航路です。島の数、航路の数の割に補助金を受けている航路が少ないというのがこの地域の現状なのです。これは、航路の採算性がいからというわけではないのです。橋がかかっているからだとか、あるいは同一の島内に複数の航路があるからだという理由で、赤字であっても補助が受けられないという現状があります。

離島航路として補助を受けられる要因というのは大きく4つあるのです。本土と離島を結ぶ航路、または離島と離島を結ぶ航路、あるいは船舶以外には交通機関がない地点間を結ぶ航路、船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路というふうな4つあるのですが、この4つ目に注目していただきたいと思うのです。

例えば、ある島には橋がかかっていますけれども、橋を通るバスが走っていない。ある

いは、自家用車で行くにしても、船の3倍ぐらい時間がかかる。自家用車のない人にとっては、船が唯一の移動手段である。そういう航路が赤字であっても補助を受けられていないのが現状なのです。瀬戸内海にはこういう島がたくさんあるのです。それらの航路が何らかの補助が受けられるようにしてほしいというのがお願いでございます。先ほどの交通計画等が策定された後には、そのような航路を維持するために、ぜひこの制度の柔軟な運用をお願いしたいと思います。

それから、船舶の更新建造の促進についてでございますけれども、このあたりの旅客船事業者の経営状況というのは非常に悪化しております、新しい船をつくれないうのです。船舶の法定償却年限を過ぎても使い続けるしかない。広島県に就航しております旅客船の9割以上が法定償却年限を超えているのです。そこで、これらの船舶を新しくするための措置をお願いしたいと思うのです。この辺で使われております一般的なカーフェリーだと、法定償却年限は11年なのです。しかし、その11年間で、この借金を返し切れるだけのキャッシューフローが生み出せないという航路がほとんどなのです。

そこで、例えば、運輸施設整備支援機構との共有期間、これも原則法定償却年限なのですが、これを20年ぐらいにしていたください。これぐらい長い期間共有していただくと、我々も船がづくりやすい。あるいは、市中銀行から資金を調達するにしても、大体償却年限までしか貸してくれないのです。それを、生活に必要な船をつくるということで20年程度の融資ができるような、そういう指導をお願いしたい。また、地方自治体もそういう旅客船の建造のための融資制度等をつくっていたかどうかというのも手だと思います。あるいは、地域公共交通活性化の事業を活用しまして、地方自治体が船を所有して運航会社に貸すという公設民営もやりやすいようにしていただきたいと思います。

それから、モーターシフトの促進についてお願いしたいと思います。

現在、エコ家電とかエコ住宅を購入するとエコポイントがつく制度があるのですけれども、これをぜひフェリーにも適用していただきたい。家電を買っても、エコ住宅を建てても、どれだけCO₂が削減できるかというのは非常にわかりにくいと思うのですが、フェリーの場合は単純明快です。車で走るかわり

に、フェリーに乗ってエンジンをとめているのだから、その間に削減したCO₂というのはつきり出ます。ですから、国民の皆さんにも非常に理解していただきやすいモーターシフトを促進するために、その他インセンティブになるような施策を国策としてぜひお願いしたいと思います。

それから、観光振興についてもお願いしたいと思います。

瀬戸内海の景色や島での体験、また船に乗るというそのこと自体がこれからの観光政策の目玉になる重要な資源であると考えます。修学旅行も最近島へ行きまして、いろいろな体験をする。民泊をして島の漁師さんと一緒に生活をしたりして、交流人口や定住人口がふえて島を活性化させるといことが旅客船事業の活性化の一番のカンフル剤になると思います。国としましてもぜひ瀬戸内海の観光開発に力を入れていただければ幸いです。

ただ、瀬戸内海の観光開発は、今、各地で施策がばらばらに行われております。なかなか連携ができないのが現状でございますので、この際、瀬戸内海全体を大きなテーマパークのようなものに見立てて、瀬戸内海全体

を売り出すというような、こういう視点も必要なのではないかと思えます。

税制問題につきましては、先ほど弓場会長からもお話がありましたとおり、地球温暖化対策税が導入されましたも、環境に優しいカーフェリー、旅客船、公共交通機関への課税というのは減免になるべきだと考えておりますので、よろしく願います。

旅客船協会からの要望は以上でございます。少子高齢化の時代を迎えて、車を運転できない人たちにとってなくてはならない公共交通機関である旅客船、また、環境に優しい旅客船に対して今後とも皆様の御理解と御尽力を賜りますようお願いいたします。私からお願いいたします。御清聴ありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） 弓場様、仁田様、ありがとうございます。

続きまして、「運輸機構との共有建造制度の現状と課題」というテーマで、船舶整備共有船主協会副会長、中国地区船舶整備共有船主会会長の埴野廣文様よりお願いいたします。
埴野船舶整備共有船主協会副会長・中国地区船舶整備共有船主会会長 ただいま御紹介にあずかりました社団法人船舶整備共有船主協

会副会長並びに中国地区船舶整備共有船主会の会長を務めております埴野でございます。

本日は、海事振興連盟のタウンミーティングが尾道で開かれるということで、海運界の一員として大変うれしく存じておりますし、国会関係の諸先生をはじめ御来賓の方々のお越しを心から歓迎申し上げたいと思います。

皆様方には、私も共有船主が結集しております共有船主協会が日ごろより一方ならぬ御支援を賜っておりますことに対して、まず初めに厚く御礼申し上げます。

さて、概して経営基盤の脆弱な内航船主は、多額な資金を要する船舶の建造に当たりまして、現在の運輸機構が船舶整備公団の時



代から、共有建造制度を活用して円滑な船舶建造を進めてまいりました。

しかしながら、昨今の不況下におきましては、内航業界の建造意欲は減退し、船舶の老朽化が一段と進んでおり、新鋭船への代替建造が急務となっています。このような状況下におきまして、運輸機構の共有制度は、単に建造資金調達についてかなりの部分の支援を仰げるばかりではなく、工務部門を持たない中小の船主にとりましては、技術面の支援をも受けられることから、共有制度に対する依存度はますます高まっております。

特に最近では、地球規模で関心が高まっている地球温暖化をはじめとする環境問題におきまして、我が国が世界の主要国をリードする環境保全対策を掲げ、その達成に向けた諸策が望まれているところでありますが、エネルギー消費量やCO₂排出量等が極めて少ない大量輸送モードとしての内航海運は、こうした要請にこたえるための最も効率的な輸送手段であると確信しております。

とりわけ、環境対策上極めて効果的な電気推進船（SESS船）などは、この分野における先進的な技術を有する運輸機構があつたればこそ建造が可能となったものであります。

現在、その建造はようやく軌道に乗り、隻数もふえておりますが、これらの先駆的船舶は建造コストも多額に上るため、運輸機構による建造支援がなければ到底実用化は望めなかったと考えられます。同機構の共有制度は、新鋭船の建造を促進する上において極めて有効なインセンティブとなっております。今後の電気推進船、高度船舶安全管理システム装備船等のさらなる普及、実用化のためには、引き続き、共有制度による建造支援が必要不可欠なものであると考えております。

今後とも運輸機構との共有船主といたしましては、船舶の安全運航、貨物の安定輸送を通し物流の効率化に寄与するとともに、環境面への配慮等、国策に沿った事業活動を進めていく所存でございますので、運輸機構の船舶共有建造制度に基づく一層の建造支援制度の発展にお力添えをぜひとも願います。どうもありがとうございます。（拍手）

事務局（植村） 坪野様、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、「外航海運業界の現状と課題」ということで、日本船主協会理事長の中本光夫様、よろしく願います。

中本日本船主協会理事長 日本船主協会の理

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。私どもからは、我が国産業の成長を支える「我が国外航海運」という資料を出してございますので、これに基づいて2点ほど意見を述べさせていただきますと思います。

1つは、先ほど、三日月政務官のごあいさつにございましたように、前原国土交通大臣が成長戦略を今練られておりまして、外航海運も内容として取り上げていただいております。そのなかで私どもが申し上げている意見を紹介させていただきたいと思っております。

私ども外航海運は、そこに書いてございますような、自動車ですとか製鉄、製紙、石油といったような荷主産業とともに、荷主の需要に対応した船舶、例えば、自動車専用船でありますとか、LNG船でありますとか、鉱石専用船でありますとか、そういった船を共同開発いたしましたして、これは日本の造船業があるからできるわけでございますけれども、そういった船舶をつくって長期安定積み荷保証というものをもらって、そういった産業をこれまで支えてきたということでございます。そして、先ほど衛藤先生のお話にござい



ましたように、これからはBRICsですとか、そこに書いてございますNIという新興国の成長市場の中へこういった産業が入っていった活躍しなくてはならないわけでございます。そして、日本の外航海運といたしましても、これまで培ってきた技術をもって、こういった産業が国際競争の中で戦っていくのを支えていきたいというのが1つでございます。

そして外航海運のところで書いてございますけれども、外航海運はオペレーターとオーナーとに大きく分かれておりまして、日本全体としては2500隻ほどの船があるわけですが、そのうち800隻ほどはオーナーさんが持っていて、このオーナーさんが実

は地元の造船業界に船をつくってもらおうということで、これも先ほどお話がございましたように、海事クラスターとして、造船業界、船用工業会、金融、船舶保険といったクラスターを構成しているわけでございます。外航海運が発展することでこういったクラスターを支えていきたい、そうして成長戦略を支えていきたいということを申し述べているわけですが、その中で、ただ、1つ大きな問題となるのは、これも衛藤先生から御指摘いただきましたけれども、税制上のイコールフッティングに立たせていただきたいということでございます。外航海運の場合は本社課税ということになりますので、その外航海運会社がどこに立地するかということで税制上大きな影響を受けるということでございます。そういった意味で、トン数標準税制も入れていただきましたけれども、まだまだ諸外国に比べると小さなものでして、特にことは特別償却制度と圧縮記帳というのが適用期限が切れるものから、ぜひともその延長についてお願いしたいというのが第1点目のお願いでございます。もしこれが認められないとクラスターに非常に大きな影響を与えると、いうふうには私も考えております。

この資料を2ページほどめくっていただきますと、先ほどのトン数標準税制をつくったときの附帯決議が載っております。その中でも、船舶の特別償却制度等、国際的な競争条件が均衡になるような施策をしないというところで、これは民主党の提案でこういう附帯決議をつけていただきましたので、ぜひともよろしくお願いしたいと思います。

もう1点、最後のページになりますけれども、ソマリア・アデン湾における海賊事件の件でございます。昨年3月にこの呉港から自衛艦に出いただきました、三谷先生にも見送りいただきました、自衛艦に守ってもらって以来、日本の関係船がハイジャックされるようなことはございません。おかげさまで大変助かっております。海賊事件そのものは2008年111件に対して2009年217件ということで倍増しております。さらに、守っていただいている、その周りのところへ少し海賊事件が広がったりしておりますので、ぜひとも国際協調を図られる等、引き続きしっかり守っていただきたい、警護していただきたいということを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) 最後になりますが、「商船高専の現状と課題」ということで、弓削商船高等専門学校校長の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校長 こんにちは。は。ことし110年目を迎えました弓削商船高専校長の落合でございます。

弓削商船高専の場所でございますが、北に海事都市尾道、南に海事都市今治のしまなみ海道の東側に位置しております。ちなみに、西側には大島、上島に広島商船高専が位置しております。両島とも小学校から大学卒業資格までが取得可能な教育の島になっております。本日は弓削商船高専に關しましてお話をさせていただきます。

本校の学生ですが、4割は広島県からの学生です。愛媛県より10名多い数でございます。広島県といいますが、そのほとんどが尾道市から来ている学生です。それから、3年前、19年3月になりますけれども、地域産業との連携、協力をさらに深めまして、産業、技術の振興と地域社会の発展に貢献いたしたく技術振興会を立ち上げました。その折には、尾道商工会議所並びに因島商工会議所の方には特別会員になっていただい



おります。また、そのほか、市内の海事関連企業の参加をいただいております。

それから、尾道市でございますけれども、例年、尾道みなと祭では本校の練習船「弓削丸」を参加させまして、体験乗船を広く一般の方々に経験させております。そのようなことで、日ごろ尾道の皆様方には、本校の教育に御理解と御協力をいただいていることを感謝申し上げます。ありがとうございます。

それから、私の右隣にいらっしゃる日本船主協会様でございますけれども、学生課外活動費の協力、それから学生に対する講演会を実施していただいております。さらに、昨年度からは商船高専のための合同進路ガイダン

スを全国的規模でやっていただいております。で、確実な成果を上げつつあります。ありがとうございます。

本日でございますけれども、第8回尾道タウンミーティングで意見を述べる機会を与えられましたのも、尾道市の海のまちづくりを進める海事都市尾道推進協議会に参画させていただいていることからかと思っております。

弓削商船高専ですけれども、3つの学科があります。商船学科が1つと工業系の学科が2つございます。商船学科でございますけれども、3級海技士の免許を取得させるところでございますけれども、御存じのとおり、ハワイくらいまですと5000トン未満の船長ができる資格です。さらに、この3級海技士の免許というのは、中学校の先生や高校の先生になることができる資格でもございます。教育職員免許法には書かれております。3級海技士の海技免状を有し、5年以上船舶に関し、実地の経験を有する者で技術優秀と認められる者は、都道府県教育委員会への申請により商船免許か工業免許が授与されるというものであります。そういう後々役に立つ資格を取得できる商船学科ということでございます。

修業年限が5年と半年ということもございます。まして、昨年9月に商船学科の学生が36名卒業しています。進学8名、本校専攻科、神戸大学、東京海洋大学に進学しています。就職につきましては、ほとんどが海運業に携わっております。5名の者は造船関係の企業に就職しております。

それから、工業系学科としまして情報工学科がございます。日本で一番の実績を誇っている学科かと思っております。全国プログラミングコンテスト、これまで18回ほどやっておりますけれども、そのうち6回、最優秀賞の文部科学大臣賞を受賞しております。さらに、文部科学大臣賞を同時に2つ取るという、ダブル受賞も2回やっております。こんなことも弓削商船だけでありまして、全国にはございません。昨年は、第3回ものづくり日本大賞、内閣総理大臣賞を受賞しております。これは女性だけの5人のメンバーでした。土生中、因北中、それから広島市内の中学校の出身者が含まれております。

情報工学科のことしの卒業生ですけれども、進学が8名、専攻科、それから豊橋技術科学大学、長岡技術科学大学、筑波大学へ進学します。就職はNTTなど、皆さんがよく

知っているような名の通ったところばかりに就職しております。

それからもう1つ、電子機械工学科でございませうけれども、これはものづくりの精神の涵養を勉強させている学科であります。機械技術者としての進路をとる者ばかりです。ロボットなどで目立とうと思っております。ですが、現在奮闘中のところで、後日必ずや成果を出したいと思っております。ロボットにしましては、隣にいらつしやいます広島でございませうけれども、しまなみ海道西側にあります広島商船高専、昨年度、ロボコン大賞を受賞して頑張っております。電子機械工学科のことしの卒業生ですけれども、12名が進学します。専攻科、豊橋技術科学大学、千葉大学、香川大学、徳島大学、高知工科大学、九州工業大学に進学です。就職につきましては、先ほどの情報工学科と同じように、皆様方よく知っているようなところに、J R 東海をはじめ就職しております。

3つの学科とも、いずれも求人倍率は大体20倍前後です。そんなことでございませうで、就職に関しましては、何ら心配要らないという状況かと思っております。

このようなすばらしい教育を展開している

わけではございますけれども、地域の少子化の状況はひどいものです。志願者が年々減ってくる厳しい状況が続いております。今後の15歳人口の推移を見ますと、ここ15年くらいで尾道市は子供が今より30%減少します。三原市で26%、今治で25%です。近隣中学校があちこちで統合しています。高校も学級数を減らしたりしていますけれども、それでも定員割れを起こしている状況です。そんな中で、弓削商船高専は昭和44年以来、40年間ずっと1学年定員120名で頑張ってきておりますが、学生募集にその間ずっと苦勞しているのが現状でございませう。

ここ2年間は、2次募集まで実施していることから、学生募集対策の組織替えを行いました。今年度から副校長として広報活動を行ってもらうポストをつくりました。今年度は、この広報主事を中心に活動を行っております。

いろいろ新しい試みを行っております。バスの後部座席の窓に広告を張るだとか、テレビコマースに出すだとか、このあたり、尾道の皆様方いろいろところで目にしているのではないかと思っております。それから、グッズの販売だとか、そんなこともやつ



ております。平成19年度には、京都より西側の中学校とか塾関係に学校要覧などの資料送付をやっております。その数4163カ所に資料送付をやっております。ただし、やっても何も効果がないようなこともありまして、次の年はそれを半分には減らして精選しました。すなわち、過去10年間の入学実績校、広島県、四国の全県の中学校、過去5年間のP R 実績校などです。さらに今回はまた

精選させまして、1327、すなわち、過去10年間の入学実績校、それから広島県、四国4県の全中学校ということにさせてもらっています。その浮いた分を先生方の、学校訪問だとか、そういうものの活動旅費にあてております。しかし、大きな成果が出ているかというとなかなか厳しい状況であり、また次年度に向けてさらに活動を強めているという状況でございます。

学生が集まらなければ、学校というもの、それこそ存在価値がなくなります。そのような意味では危機的状況だと認識しております。これまで以上に力強く、幅広く、海に関係した教育は一手に引き受ける気持ちで教育の発展を考え、ますます海で活躍する人材を輩出していかなければならない責務があるかと思っております。

皆様の御支援をいま一度お願い申し上げます。私の意見とさせていただきますと思います。

最後ではございますし、また、僭越ではございますけれども、せっかく先般できました海洋基本法の精神、超党派でできました海洋基本法がございます。これを中心に海に関する産業、すなわち海洋産業という枠組みでの

振興をぜひよろしくお願いしたいと思っています。以上でございます。(拍手)

三谷衆議院議員 発言者の皆様、本場にありますがとうございました。

きょうは、国土交通省、広島県、尾道市からも御関係の皆様においでいただいておりますので、行政サイドからいただいた御意見や御要望について、そして現状と対策につき御報告をいただきたく存じます。マイクを用意させていただきますので、発言をいただく方には挙手をしていただきます。お名前と所属団体名をお願いいたします。

小野国土交通省海事局長 国土交通省海事局長の小野でございます。

我々行政にかかわります御要望、今たくさんいただきました。これを全部一つ一つお答えしていると恐らく1時間以上かかると思いますが、ポイントだけ、ざっと方向性だけお答えさせていただきます。

ざっと見ますと、まず1つが、大きな話として、不況対策、経済対策をしっかりとやってくれ、こういう御要望がございました。これは私が責任を持ってお答えできる立場ではございません。ございませんが、いずれにしても、今年度の21年度の補正予算、それか

ら来年度の予算、現在国会で審議中でございます。この中にもろろの経済対策が入っております。もちろん内航関係の対策も我々として精いっぱい入れさせていただいたつもりであります。これが早く実行できるということとを期待したい、こういうふうと考えております。

あとは、代替建造の支援をしてほしい、その関連で共有建造制度の充実をしてほしいという趣旨の御要望が何人かの方からございました。

まず、代替建造に関しまして、御承知のように内航船、代替建造する場合には老齢船をできるだけなくして新造船をつくるということ、これが重要であります。老齢船対策については今年度の21年度の予算で補正でございまして、老齢船対策の予算も組みまして、関係の方は御存じだと思いますけれども、これをしっかりと使っていただきたい。

それから、今度はつくる方でありまして、共有建造制度の充実を、中には共有期間を20年ぐらいに延長してほしいというような御要望もございました。まず、共有建造制度一般についてでございます。これは新造船、政策目的に合った船をできるだけ皆さん

につくっていただくというための極めて根幹的な制度であると我々は考えております。まだ詳しいことはわかりませんが、新聞等々の報道によりますと、この4月以降、独立行政

法人のいわゆる事業仕分けというものが行われるというふうに書いてございます。どの独立行政法人のどの事業が事業仕分けの対象になるか、現時点では全くわかりません。この共有建造制度は、鉄道運輸支援機構、独立行政法人の鉄運機構のいち事業でございます。

したがいまして、場合によっては事業仕分けの対象になるかもしれない。そうではあっても、先ほど申しましたとおり、この共有建造制度、特に内航海運政策を進める上での根幹



にかかわる話になってくると我々は認識しておりますので、事業仕分けが仮にあった場合でも、その必要性を我々としては十分御説明していきたいと考えております。

また、個別の話で、共有期間の20年の延長という話がありました。正直言いまして、これは今の鉄運機構の資金の調達との関係もありまして、非常に難しい問題がございます。難しい問題はありますが、今後、内航海運対策、我々も今いろいろ考えております。その中で何ができるのか少し考えてみたいと思っております。

あとは、税に関する話がいろいろございました。特償の話、買い替え特例の話、それから地球環境税の問題、軽油引取税の問題、それから外航の関係では税のイコールフットイングの話、いろいろございました。まさに我々行政サイドも今お話しいただいた方々と全く同じ問題意識を持っております。個々の税に関してお答えするのは時間がかかりますので省略いたしますが、基本的には今御要望いただいた方向で頑張りたいと思っております。

あとは、高速道路の無料化の話がございました。御承知のとおり2月2日に、この6月

から、これは社会実験という位置づけでございます。本格実施では、まだございません。

6月からの社会実験の無料化の区間の発表をいたしました。先ほどの御指摘にもありましたとおり、あの限りでは、恐らく海運に関する影響というのは限定的であろうと考えております。先ほどの御発言にもございましたとおり、社会実験の結果を十分に見て、今後、段階的にその施策を進めていくというのが現在の政府の方針でございます。

それからもう一つ、無料化のほかに、暮れに新聞にも出ました、いわゆる現在の土日1000円を見直すという、俗に言う利便増進事業の部分を見直すという議論もございます。これについては、暮れにショッキングな新聞報道が出ましたけれども、まだ現時点では中身検討中ということでございます。まだ結論が出ておりません。

あとは、人材の関係で、造船の関係、それから内航でもその話がございました。人材確保。これは、いろいろ税とか補助金とかいわゆる経営サイドの問題のほかに、人材確保というのは非常に重要な、産業を維持していく上での二本柱の1つであることは言うまでもないわけでありまして、ただ、人材育成、人

材確保というのは、はっきり言いまして、なかなか即効薬みたいなものはないわけでありまして、施策を根気強くやっていくという以外にないのかなと考えております。我々行政サイドでも、乏しい資金の中で、例えば内航であります、新卒、若者の雇用を促進するための助成金みたいな制度をつくったり、それから、造船でありますと、先ほど御指摘ありましたとおり、技術開発センター、地域技術センター、そういったものに対する支援などを行わせていただいております。今後、これは直接雇用される事業者の方々のいろいろな意見がございますので、そのあたりしつかり伺いながら対応してまいりたいと考えてます。

あとは、カボタージュの話がございました。カボタージュは、御指摘のとおり、我が国の内航海運をどうするかということの根幹にかかわる問題だと認識しております。我々としては、これに対しては慎重に対応してまいりたいと思っています。基本的にカボタージュの規制を解禁しろという理由の1つ、かなり大きな理由ですけれども、要は、日本の内航海運はコストが高いから運賃が高いのだ、こういうストーリーであります。これに



対しては、なかなか難しい問題があるわけがありますけれども、我々、今後、税の問題あるいはいろいろな助成策、あるいはその他の施策を総合しまして、先ほど来、出ています交通基本法の中でどういう施策を打つか、あるいはその中にも多分入ってくるのだと思いますけれども、モータルシフトに対してそれを促進する施策をどうするのかといったものをこれから考えていく予定にしております。

その中で、そのコストをできるだけ下げていく方策は何があるのだろうかという観点で、しつかり内航海運の競争力の強化といえますか、そういったことを図る方向で施策を考えていきたい。もちろん限界はあるかもしれませんが、方向性としてはそういうことを考えております。

それから、ソマリア沖の海賊の問題。御承知のとおり、日本の自衛艦がこの7月、それ以前からも出ております。幸いにして、今のところ日本関係船舶に甚大な被害があるという報告は受けておりません。これも恐らく自衛艦のエスコートがかなりきいておるのかなと考えます。今後とも我が国にとって重要なシーレーンを守るために、このあたりは防衛省と我々国土交通省がしつかり連携をとって、これまでどおり、あるいはこれまで以上に対応していきたいと考えております。

あとは、離島航路補助の関係がございました。離島航路補助は、先ほどもございましたとおり、幸い事業仕分けで、やはりこれは必要だというふうな評価を受けております。今後ともこの制度は堅持していきたいと考えております。ただ、離島航路補助をもう少し柔軟に運用してほしいという御要望がございます。

した。実は、我々の方も問題意識は持っております。一部、かつてに比べれば柔軟にした部分がございます。さらなる柔軟性を持たせられるのか、もちろん我々も問題意識を持っておりますので、今後検討させていただきたいと思っています。

それから、島の活性化という話、これは海事局の担当ではございませんが、我々の方に観光庁というのがございまして、観光庁でこの瀬戸内海の島、自然をうまく利用した観光振興というのを、申しわけありません、私詳しくは知りませんが、やっておる、あるいはやっついこうというふうなことで力を入れていると認識しております。それらを利用しまして、何と言っても地元の方々の努力というのがまず第一になると思います。地元、それから国、県、市、連携をして頑張っていくのが必要かなと思います。

ひょっとしたら答弁漏れみたいなものがあったら、また後で御指摘ください。抽象的なことの羅列で申しわけございませんでした。具体的にはまた、必要があればこの後の懇親会でもまたお答えさせていただきまします。ありがとうございます。

三谷衆議院議員 小野局長、大変ありがとうございます

ございました。

ほかには行政サイドから御発言はありませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、きょう、国会議員の皆様にもおいでいただいておりますので、国会議員からもし御意見がございましたら、あるいはコメントがございましたら伺いたいと思います。あわせてごあいさつをいただきます。

それでは、山本先生から。

山本参議院議員 公明党の参議院議員の山本博司でございます。

本日は、貴重な皆様方の御要望、御意見を聞かせていただきまして、本当に身が引き締まる思いがいたした次第でございます。私



は、この海事振興連盟のメンバーとして参加をさせていただいておりますけれども、出身が愛媛県でございます。もともと父は造船をやっております、もう40年代からずっと造船産業の、船の、海の姿を私も小さいころから見っております。今、兄は外航と内航をやっております、いろいろな形でこうした海事産業の動き、前でもございましたけれども、海賊に襲われたとか、また今の円高の状況が外航にさまざまな形で影響を与えて大変だとかということ、自分自身も生活の面で実感をさせていただいている次第でございます。そういう思いで私も海事振興連盟の一員として参加をさせていただいている次第でございます。

そして、もう1つ私は、この四国・中国地域を担当させていただいておりますので、一番身近に、この尾道の方々もそうでございますけれども、瀬戸内海を頻繁に回らせていただいております。いろいろな意味で、大変重要な役割を皆様方持っておりますというところで、きょうはさまざまな貴重なお話を聞かせていただいた次第でございます。

私も、陸と比べて海のさまざまな支援とい

う意味では、本当に今の政策はどうなのだろうか、さまざまな政策ごとに、現場で大変な思いをされていらっしゃる方々の声を聞かせていただいております。

高速道路料金の無料化、その前に、前政権でも1000円ということがありまして、フェリー業界の方々は大変な思いをされ、瀬戸内海は大変な打撃を受けました。私も、石崎汽船とかオレンジフェリーとか、愛媛県のフェリー会社、先日は国道フェリー、四国フェリーという形で、その影響ということ、どうしたらいいかということのお話を聞かせていただいた次第でございます。そのたびごとに、当時は前政権でございます金子大臣のところに陳情に行き、また、さまざまな形で、どうやったら支援ができるのかということで国土交通省の方々とも対応したわけでございます。先日も国道フェリー、宇高の問題で市長、知事が陳情に上がりました。通勤、通学をされている方1300名いらっしゃるというお話ですけれども、これは今後どうなるかということが大きな問題だろうと思います。そういう意味での対応ということ、本当に現場から声を発信し続けないといけないと改めて痛感している次第でございます。これは

現政権に対しましても、現政権の先生をはじめ、やはり超党派でしっかりとその声を上げていかないといけない、ということをつくづく感じている次第でございます。

そもう1つ、私は今、公明党の離島振興協議会の事務局長もさせていただいております。離島をずっと回らせていただいております。佐渡島とか隠岐島とか、瀬戸内海の島々もずっと回らせていただいております。この生活の航路という問題、先ほどもお話がございました。本当に皆様、切実な声でございます。こういう現状で、事業仕分けの対象になったということ自体、大変私は憤慨をしているわけでございますが、補助金も47億円ということですが、やはり特別交付金とか、昨年の、前政権の経済危機臨時交付金、こういった活用で何とか知恵が出ていかないかということいろいろ相談に乗ったわけでございます。離島の方々、大変な思いをされていらっしゃいますから、全力で私たちが支援をしてまいりたいと思います。先日も上島町に行ってまいりまして、上村町長ともお話をさせていただき、航路のお話、そして先ほどの弓削商船のお話がありましたけれども、どんどん進む少子化の流れ



の中で、国は果たしてこうした教育をどう考えているかということを心配する要望もございました。やはり海洋立国の日本としても、そういう支援が全力的な形で必要だと思っております。私も振興連盟の一員として、しっかりと支えてまいりたいと思う次第でございます。

そして最後に、観光のお話でございます。私も、瀬戸内海は素晴らしい海の自然で

あると思います。香川県と岡山県は、この7月から瀬戸内国際美術祭ということで、7島の約30万人の方々を迎えて開催していることとの計画がございいます。愛媛、広島を含め、しまなみ海道、今治市、尾道市、上島町も含め、国会議員も含めた、そうした体制で応援をしていきたいと思ひます。本日は大変ありがとうございいました。(拍手)

和田衆議院議員 皆様、こんにちは。こちらは尾道市でございいますが、私はすぐお隣の福山市出身の衆議院議員和田隆志でございいます。この連盟の方に入れていただいて、まだそんなに日にちがたたないのでございいますが、先ほどから諸先生、また、いろいろな専門分野の皆様方のお話を伺ひまして、少なくとも海をテーマにして働いていらつしやる方々との思ひは、十分共有できるなと思ひながらお聞きいたしておりました。

今、山本先生のお話がありましたが、私も類に漏れず造船会社に勤務していた父を持つ者でございいます。そして、船が行き来する航路を見ながら育ちましたが、最近は帰つてきても、本当に、航路を行きかう船が少ないなと思つてみたり、実際に現場で働いている同級生諸氏もたくさんおりますので、その人間

が随分疲れ切つている様子を見るにつけ、何とかしたいものだと思ひながら現在に至つております。

こんな話、もうそろそろ次の懇親会に近くなりますが、もうちょっとずつ雰囲気をはらげようと思つてお話ししているのでございいますが、海というものは日本にとって一番大事だといふところから意識を皆様方に共有させていただきまして、先ほど来いろいろお聞きしたお話について、私なりに思ひを述べてみたいと思ひます。

諸所たくさんご意見をいただきました。我々政治家がしっかりとリーダーシップを発揮しながら解決しなければいけないのだろう



と思ひますが、大きく2つに分けてまして、今皆様方が直面していらつしやる窮状をどのようにお救ひ申し上げるか、このつづれそうなところを何とかしなければいけないというテーマが1つ。もう1つは、国際的に見て日本がこの産業でしっかりと国際競争力を維持し、そして将来の発展性のある産業として育てていくという観点からのお話、こんなところだったように思ひます。

私は、実は、父が税金を払うにも苦労しながら造船会社で勤務しておりました、こんなに税金をむさぼり取る国は何なんだと思ひながら育つた方でございいますので、海の方々の税金を本当はまけたらと思つて財務省に入りました。15年間過ごうちに、随分いろいろな歴史があるんだなというところは勉強させていただきました。先ほど申し上げたように、第1のテーマとして、この窮状を救うためには、今までの制度の重みは随分あるものだと思つておりますが、先ほどおっしゃったような支援措置、とにかく建造制度につきましても、税制につきましても、何とか皆様方の御要望をかなえていきたいものだと思ひます。

私ども今新しい政治のステージにもう立つ

ております。政権交代が云々かんぬんではなくて、皆様方にぜひ問題を共有していただきたいと思ひます。私自身も海に非常に関心がございますので、海外で海の関係で働いている方々とも自分でメールをやりとりいたします。そんな中で思い当たるのが、先ほど衛藤会長の方から素晴らしいお話をいただいたと思いますが、その中にこの先、日本が生きていくのに何を本当に主軸に据えるべきなのだろうかというところに対する御示唆があったように思ひます。もう一度繰り返しますと、先生がおっしゃっておられたのは、日本これから何をするかを考えると、諸外国では、この不況から立ち直っていくのに、公共事業に対する配分が厚かったところが早く立ち直ったという点が1点。もう1つは、課税制度の中で消費税の割合が高いところが発展を遂げている。この2点。

実は私、先生のお話を聞いておりまして、IMFの統計なのでございますが、IMFにその統計をつくっている友達があります。そこでもう1つブレイクダウンして御説明したいと思ひますが、おっしゃるとおりなのですが、もう1つ詳しく申し上げれば、どのような高い付加価値が見込める公共事業をつくつ

ていくかということをよく考えた国が成長力を担保している、これが1つでございます。

もう1つは、先ほど税制の問題もたくさん出てまいりましたが、実は、過去の経験値に照らす限り、国々がそれぞれの国民にしっかりと利益再分配、所得再分配を行っていくという構造が必要でございますが、その際に、所得を得た瞬間に課税するよりは、やはり最後の消費段階で課税する方が、人間だれしも心のゆとりがあるものでございます。そういったことで、実は消費課税の割合が高いところの方が、お金を使う機運が生まれてくる、つまり、お金が国の中で回り始めるということでございます。

衛藤会長から非常に貴重な御示唆をいただいたなと思ひながら伺っておりますが、この海をめぐる産業分野でも、この2つをテーマに取り組んでいくべきかなと思ひています。

それが、先ほど申し上げた第2の、将来この分野の産業を国の基幹産業として発展性のある産業に育て上げていく鍵かなと。つまり、船をつくり、また、船を動かしていくわけでございますけれども、その中におきまして、ほかの国とは違うこんな立派なところがあるのだ、こんな便利なところがある、こん

なに効率のいいところがある、そのようなところをぜひ国を挙げて開発していきたい。そして、それを担保するのが、何度も出てまいりましたけれども、やはり人間という資産だろうと思ひています。

先ほど商船高等専門学校の御説明を伺いまして本当に感動いたしました。ただ、それだけ熱意を持って入学していらつしやるような方々がいるのであれば、なぜそれを国として最大限活用して、この産業にしっかりと充てていけないのだろうか、そういったところが、私も新しい時代の政治を担う人間の考えるべきことかなと思ひさせていただきました。

最初に戻りますが、私、本当に海のほとりで育ちました。今も同級生のほとんどが海の事業で働いています。そんな友達と、どうしても立派な日本をつくっていきたいと思ひました。今後とも御指導をよろしくお願ひします。ありがとうございます。(拍手)

三谷衆議院議員 衆議院議員の三谷光男です。

きょうは地元尾道でこうして海事振興連盟のタウンミーティングを開催いただきまして本当にありがた思ひています。また、こうしてたくさんの方々に参加をいただきましたこと、本当にありがた、あわせて御礼を申

し上げます。

進行役を仰せつかっておりますので、触れたいことはたくさんあるのですけれども、3点だけに絞って触れさせていただきます。

1つは、きょうも仁田会長や弓場会長からお話をいただいたフェリー航路の話でありますけれども、実は、去年廃止をされた3つの航路は、竹原―波方も呉―松山も、あるいは瀬戸田―三原も全部私の地元の航路ばかりでありまして、もちろんほかの航路も含めて、高速無料化の話がどのようになっていくか、また、値引きの話がどのようになっていくか、まだ検討中だということが先ほどの小野局長のお話の中にもありましたけれども、



いずれにしても、これは、今のままでいきますと全部廃止の憂き目になりかねない、切実な、かつ深刻な問題だと思っておりますので、これは、具体的には補助制度をとということになると思います。これは強く国土交通省に求めてまいりたいと思っています。

あわせてまして、船舶の共有建造制度のお話がきょうも出ました。今こそむしろしっかりとこの共有建造制度を使っていたきたい、使っていたかなければならない時期だと思っていますので、共有期間を20年にと。そして、20年というのはなかなか難しいというお話がありましたけれども、これはぜひとも早急に検討を重ねて、使い勝手のいい制度へと、もっとブラッシュアップをしていただくようにお願いをしてみたいと思います。

そして3点目は、きょうも地球温暖化対策税、先送りをされましたけれども、このお話が出ました。当たり前のことだと思えますけれども、それはナフサであれ、また鉄鋼であれ、深刻な打撃をこの導入によってこうむるところは、何がしかの措置を、免税なり減税なりの措置がなければならぬというのは当たり前前の話でありまして、もし導入という運びになった場合でも、これはきちんとその措

置をとってもらえるように、それは免税だと私は思いますけれども、これは強く強く求めてまいりたいと思います。

以上、3点申し上げました。

大変時間も押しておりますので、本日の質疑はここまでとさせていただきますまして、まとめに入らせていただきたいと思います。

本日のこの尾道タウンミーティングの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付しております資料の中に「尾道タウンミーティング 尾道決議(案)」を用意させていただきました。これをもちまして海事振興連盟の決意としてはいかがかと思えます。御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いたします。

■ 海事振興連盟 尾道決議(案)

瀬戸内海のほぼ中央に位置し、天然の良港を持つ尾道は、平安時代以来来港町として永い歴史を有しており、鉄道網・道路網の整備も得て、海陸路の要衝として発展してきた。一昨年度110年を迎えた尾道市は、造船・海運をはじめとする海事産業が集積する海事都市として、海事産業・文化の活性化に総合

的に取り組み、地域の競争力を強化することにより、ひいては海洋立国日本の競争力を強化するため、「海のまち」づくりを推進している。

本日、ここ尾道市において海事振興連盟タウンミーティングを開催し、造船・旅客船・フェリー、内外航海運を中心に海事産業のあり方を幅広く議論した。

一昨年初以降の世界的な景気低迷はわが国各産業に甚大な影響を与えているが、中国地方として例外ではない。

造船業においては、景気後退による海運市況の大幅な落ち込みの影響を受け、新造船の受注が激減している。今のところ、向こう2～3年の手持ち工事を確保しているが、この時期にこそ、省エネ・環境を重視した高性能の船舶開発に取り組みなど競争力強化を図り経営基盤を強化していかなければならない。

旅客船・フェリー業界・内航海運は、高速道路の現行割引制度や景気後退に伴う輸送量の激減により甚大な影響を受けており、高速道路のさらなる割引や無料化が導入されれば壊滅的打撃を受けることとなる。また、現在検討されている「地球温暖化対策税」は環境



に優しい内航海運に重大な影響を及ぼしかねず、同税を導入せざるを得ない場合は、課税の免除等の措置を講じる必要がある。

また、海運税制の充実を図り、内航海運の基盤強化や外航海運の国際競争力強化を進めることが不可欠である。

さらに、海事産業界において後継者不足が懸念されるなか、地域の特性を活かした人材確保・育成策を進める必要がある。

もとより、四面を海に囲まれ、生活物資や産業に必要な資源・エネルギー等を海外に大きく依存し、国内の交通・輸送体系や関連産業も「海」なくしては存立しえないわが国において、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。

- (1) きわめて厳しい状況におかれている内航海運・旅客船・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) 環境対策の一環として老朽化した内航船、官公庁船の代替建造促進による造船需要対策の推進
- (3) 導入が検討されている「地球温暖化対策税」への適切な対応
- (4) 交通基本法の早期制定
- (5) 内航海運のカボタージュの堅持
- (6) 環境対策上きわめて有効な電気推進船等の建造促進のため、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度に対する支援の充実
- (7) トン数標準税制の拡充、船舶特別償却制度および圧縮記帳制度の恒久化など海運税制の充実

(8) わが国の貿易活動にとってきわ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

(9) 海事産業に係わる人材の総合的な確保・育成の推進と技術・技能継承への支援

以上、決議する。

三谷衆議院議員 ありがとうございます。

今の取りまとめ決議案について、いかがでございましょうか。先ほどは御意見を会場から求めませんでしたので、ここで一括して会場からの御意見を求めたいと思います。どうでしょうか。決議案とあわせてお申し出を願います。

会場 私は、岡山日生地区海運組合の田上といいます。

きょうここへ来たのは、運輸支援機構の共有船制度存続と有効な活用をお願いしたいと思つて来たのです。やはり我々中小・弱小船主が代替建造のために必要な設備資金、これは一般の銀行から簡単には融資を受けられません。そのことから、今、独立行政法人の事業仕分についていろいろと言われておりますけれども、共有船制度はどうなるのだろうか

という不安を抱いている方が多いと思うのです。我々も不安を抱いています。今、現に何隻か建造の予定を持っている船主さん、これだけの不況の中で、あえて建造のリスクを抱えながら、これからやっていこうという方もおられるということを皆さんにも知っていただきたい。まずそれが一番大きな点です。

もう1つは、船員問題です。我々弱小船主に優秀な成績で船員学校を卒業される新人を



採用することは、ここ数年かないませんでした。採用しようにも、「100%大手に行きません。学校が弱小船主に行けと言うことはできません」そういうお答えでした。校長先生がみずからそう言われるのですから、間違いなと思います。そこで、1つ感謝したいのは、新6級制度というものをこしらえていただいたことです。これは船主の後継者としての船員、安全運航していただくための船員さんを学校からなくても自分の船で養成していく1つの方法をいただいたと思っております。船も高齢化しています。しかし、船主も高齢化して、後継者のいるところは少なくなっております。私どもの地区でも、10人ほど講習を受けた人がおります。その中に船主の後継者となる人が何人か出ました。これは大変うれしいことです。しかし、それは航海の方だけが対象なので、今、機関部の船員が不足しております。機関部も同じような制度をつくってほしいということは4～5年前からずっと言い続けております。だけど、実際まだ何の返答もないし、進んでいる様子もないし、実際聞いていただいたのかどうかさえない。やっぱり一杯船主はそういう方法でしか採れないのだということをわかって

いただきたい。これからの船員不足、4～5年の間に何千人という人が不足すると思います。その対策というのは、総連合会もそうですし、きょう来ていただいている方々も努力していただいていると思います。だけど、中小船主は手弁当で船員を育てていこう、そういう意気込みでやっているのです。何とかそういう船員さんをふやしていけるようにお願いしたいと思います。

そういう事実を知っていただきたいということがありましたので、手を挙げさせていただきますました。どうぞよろしく願います。

三谷衆議院議員 ありがとうございます。

今の御意見も含めて私たち、衛藤会長をはじめ我々しっかりと受けとめて、そのようになるように頑張つてまいりたいと思います。

時間も押しておりますので、「尾道タウンミーティング 尾道決議(案)」につきまして、この内容に異議はございませんでしょうか。よろしゅうございますか。(拍手)

ありがとうございます。

それでは、本内容をもちまして「尾道タウンミーティング 尾道決議」として対外的に公表をさせていただきます。

■閉会

三谷衆議院議員 それでは、本会合の終わりに、衛藤会長より閉会のごあいさつをいただきます。衛藤先生、お願いいたします。

衛藤会長 本日は、皆様には大変お忙しいところを尾道タウンミーティング、このように盛会裏に終わることができてまして、まことにありがとうございます。

先刻、「尾道タウンミーティング 尾道宣言」とも言うべき決議がなされました。私ども海事振興議連として、しっかりと取り組みをしてまいります。きょうは、国土交通省の大臣にかわりまして小野海事局長以下幹部の皆さんがおいででありますし、また、特に国土交通省の原中国運輸局長もおいででございますから、十分私ども、国会の方と連携をとりながら、きょう出た諸問題について、しっかりとした取り組みをしたいと思います。

特に、先ほど最後に御発言がありました、あの最後の方の御発言、どういうことになっているのか、こういった問題につきましても、できますれば、口頭ではなくて、こうこうこうなっているということを書面でお示し



をするように私からお願いをしたいと思います。

私は、最後に2点申し上げたいと思います。先ほど和田隆志先生がお話しになりましたが、財務省にいらつしやったからよくおわかりのとおりであります。私、たまたま衆議院の大蔵委員長、衆議院の決算委員長、衆議院の予算委員長、この3つの委員会をやりました。そして、常に世界の財政、税制、こういう比較をしながら今日まで取り組んできた一人であります。

先ほどもお話がありましたとおり、なぜ国内の造船会社が海外に行ってしまうのか、こういう話が藤井さんからもありましたし、弓

場さんからも中本さんからも言及をされたわけですが、我が国のいわゆる会社の利益にお願いする法人税の実効税率は、去年は40・69%でしたけれども、本年は39・54%になるわけがあります。法人税率が39・54というのは、実は世界で一番高い法人税率でありまして、お隣の韓国、現代重工業は猛烈な勢いで造船が伸びております。とうとう日本を追い抜きました。御承知のとおりです。この韓国も中国が追い抜いてしまったわけで、このような実態が今出ておるわけがあります。

さて、韓国ですが、法人税の実効税率は24・2%です。我が国は約40%の法人税率。中国は法人税の実効税率は25%でございます。中国は、消費税は17%でございます。韓国の消費税は10%であります。日本は消費税が5%で、法人税の税率は約40%。外国の統計を見ましても、消費税を複数税率、専門的には軽減税率といいますが、複数の税率を小さな税率、生活必需品には小さな税率、そしていわゆるぜいたく品には高い税率、そういう複数税率があつて消費税を逐次上げてきたわけです。そして、この消費税の総額をもってその国の年金、医療、福祉、介護、日本で言えば母子家庭、生活保護家庭の予算、

社会保障予算を全部賄ってきたわけです。消費税で。我が方は、残念ですけれども、5%ですと据え置いてきました。これは自由民主党の責任ですから、はっきり言います。公明党の責任でもありません。自由民主党が政策を誤つたと思つておられるのです。本当に申しわけないと思つておりますし、また、小泉政権になりましても5年半消費税を増税しなかった。同じ轍を新政権は踏んでもらいたくないのです。また政権が続く限り4年間消費税を上げないとするとういうことになるかという、平成21年度の我が国の社会保障の予算は24兆8000億円、22年度当初は27兆3000億円、消費税5%全額、たまたま地方に差し上げず国が取つてしまつても、5%で12兆円しかありません。5%の消費税で12兆円ですから、韓国と同じように10%にすれば24兆円になります。24兆8000億円。こゝしは27兆3000億円ですが、イギリスはまた17・5%に1月1日から消費税を戻しました。ドイツは19%です。フランスは19・6%です。しかし、イギリスは法人税率を28%に下げてきたし、フランスは34%に下げてきたし、ドイツは御承知のとおりでありまして、30%に下げてきました。

もう一度申し上げます。韓国は24・2%の法人税率、中国は25%、韓国は、消費税は10%、中国は17%。東京に会社を置くのか、ソウルに会社を置くのか、北京に置くのか、歴然としております。そして、経済産業省の統計資料によりますと、2008年1年間で我が国の企業が海外で稼いだお金は39兆9000億円です。日本であれば40兆16兆円取られますから、それぞれ安い国々においておこうということになるわけであります。

気がついてみたら、造船だけではない、自動車産業、すべてが日本から法人税の安いところへどんどん行つてしまふ。これでいいのか。よくないのです。しかし、財源は、はっきり言つて、どこをどう見たつてその国の基幹税の消費税と法人税と所得税しかありませんから。ほかにはないのですから。ですから、ここのところを、きょうは幸い民主党の三谷先生と和田先生がおいででございますので、この辺のところをひとつよろしく願ひします。私どもも力いっぱい応援しますから。これが1点です。

それからもう1点は、私は、高速道路の通行料金無料化はやめてほしいと思うのです。

はつきり申し上げます。なぜかと言いますと、率直に言いますけれども、批判ではないのですよ。民主党政権は、今までの高速道路通行料金のいわゆる借金額、31兆円あります。これを毎年毎年1兆3000億円ずつ国民の税金で60年かけて返済しますということなのです。1兆3000億円、税金で60年間これをやるのか、あるいは高速道路通行料金をどうするのかということは考えた方がいい。極論すると、31兆円税金を使うとすると、CO₂の25%問題これあり、日本が海運造船王国としてこれから考えたときに、1つの夢ですよ、日本海と太平洋を横断する日本の運河をつくってもいいですよ、真ん中あたりへ。実は私、かつて、小野局長は笑っています、日本政策投資銀行に、琵琶湖を中心として日本海と太平洋を結ぶ運河をつくったらどれくらいになるかと言って、やってもなかったですよ。17兆円というのが出てきました。31兆円ですから、毎年1兆3000億円ずつ60年間、この31兆円の借金。今私が申し上げた17兆円。いろいろ考え方もあります。こういうことが政治ではないかなと私は思っておるわけがあります。

きょうはこうして皆さん方と尾道タウンミ

ーティングができましたが、ややもすると、出席しておるだけに限定して、メッセージが外に出ていけないということがあるのです。ですから、市長さん、市議会の方、副知事さん、県議会の方、我々としては、全国の都道府県議会、都道府県、全国の市町村、こういうところからもきょうのようなメッセージが出ていかなければ、先ほど校長先生が心配されたこと、そういったことが下からボトムアップできないのです。こんなこともあわせ、しっかり考えながら進めてまいりたいと思っております。

きょうは皆さん方から貴重な示唆と御意見をいただきました、我々議連としても本当に啓発をされたところであります。皆さんに感謝、お礼を申し上げます、連盟会長としてのごあいさつとします。

きょうはありがとうございました。（拍手）
三谷衆議院議員 それでは、時間も参りましたので、意見交換会を終了させていただきます。

■ 来賓・発言者等一覧

海事振興連盟会長 衆議院議員 衆議院議員 議事進行 衆議院議員 参議院議員	来賓	尾道市 市長 広島県 副知事 広島県 空港港湾部長 国土交通省 海事局長 国土交通省 大臣官房技術審議官 国土交通省 大臣官房参事官 国土交通省 海事局総務課財務企画室長 国土交通省 海事局内航課長 国土交通省 中国運輸局 局長 尾道商工会議所 会頭 尾道商工会議所 専務理事 因島商工会議所 事務局長	発言者および主な出席者 日本中小型造船工業会 副会長 中国地方海運組合連合会 会長 全国海運組合連合会 会長 日本内航海運組合総連合会 理事長 中国旅客船協会連合会 会長 広島県旅客船協会 会長 日本地区船舶整備共有船主協会 会長 日本船舶主協会 理事長 弓削商船高等専門学校 校長 弓削商船高等専門学校 副校長 広島商船高等専門学校 校長 大島商船高等専門学校 校長 尾道海技学院 会長 全日本海員組合 中・四国地方支部長	事務局 海事振興連盟 参与・事務局長	植村 保雄
衛藤征士郎 殿 三谷 光男 殿 和田 隆志 殿 山本 博司 殿	平谷 祐宏 殿 有岡 宏 殿 丸山 隆秀 殿 小野 芳清 殿 森 雅人 殿 斉藤 夏起 殿 堀内丈太郎 殿 蝦名 邦晴 殿 原 克彦 殿 石川 悟 殿 村上 寿一 殿 花房 政美 殿	寺西 勇 殿 藤井 肇 殿 小比加恒久 殿 影山 幹雄 殿 弓場 敏男 殿 仁田 一郎 殿 中本 光夫 殿 落合 敏邦 殿 児玉 敬一 殿 村上 定雄 殿 久保 雅彦 殿 村瀬 保文 殿 三次 二郎 殿	全日本海員組合 中・四国地方支部長	事務局 海事振興連盟 参与・事務局長	植村 保雄