

## 令和5年度海事振興連盟決議（案）

四面を海に囲まれた海洋国家である我が国にとって、海運・造船・港運・倉庫等の海事産業は、国民生活や経済活動、安全保障を支える上で極めて重要な役割を担っている。我が国貿易量の99.6%を担い、国内における産業基礎物資輸送の約8割を担う海上輸送は、社会経済に必要不可欠なインフラである。我が国の国民生活や経済活動の維持のため、海上輸送の安定的な確保に全力で取り組んでいる。

しかしながら、造船業・舶用工業においては、公的支援を受ける中国・韓国等諸外国との熾烈な国際競争に晒されており、一部手持ち工事量の回復は見られるものの、鋼材価格の高止まり等によって厳しい状況に置かれている。外航海運業においては、新型コロナウイルス感染症拡大後に運賃市況が上昇したが、直近ではコロナ禍以前の水準に戻り下げ止まり傾向となっている。また、内航海運業においては、貨物輸送が伸び悩んでおり、また、旅客輸送は新型コロナウイルス感染症により落ち込んだ輸送需要が回復しきれない中、燃料油価格の急騰により引き続き厳しい経営環境に置かれている。

このような中、一昨年5月に「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律（海事産業強化法）」が成立し、昨年4月に完全施行された。また、本年4月に成立した「海上運送法等の一部を改正する法律」も本年6月より順次施行されている。海事産業がコロナ禍の苦境を脱し、将来の展望を描けるよう、本法律が十分に活用されるよう全力で取り組んでいく必要がある。

さらに、我が国海事産業は、カーボンニュートラルの世界的潮流を踏まえて、世界最先端の技術による優位性を確立するとともに、生産性の更なる向上を図り、国際競争力を強化するための適切かつ具体的な施策を講じていく必要がある。

また、日本経済・地域経済において重要な役割を担う海事産業に対する認識向上のため海事広報の重要性は高まっており、海事教育の推進に全力で取り組むとともに、海の日を7月20日に戻し、海洋国家日本の礎の日とするよう全力で取り組む必要がある。

今後とも当連盟は、政府、業界とも一丸となって、具体的成果を着実に積み重ね、もって海事産業の発展に貢献していく。

そのため、当連盟は下記項目の実現に全力で取り組む。

### 記

- 1 我が国海事産業の更なる発展のため、令和5年度末で期限を迎える、国際船舶に係る登録免許税の特例措置の拡充・延長及び、固定資産税の特例措置の延長に向けて取り組む。また、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するため、軽油引取税

に係る課税免除措置の延長・恒久化の実現に向けて取り組む。

- 2 倉庫業は、国民生活に必要不可欠な物資の保管、積み替え、流通加工などを行うとともに、災害時においても円滑な支援物質物流を実現することにより、産業活動や国民生活に重要な役割を果たしているなど、公益性の極めて高い産業であることから、災害に強く、輸送の効率化に資する物流施設に係る特別措置（倉庫用建物等の割増償却、固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例）の延長等の実現に向けて取り組む。
- 3 船員は、家族や陸上社会と離れ、職住一体となった特殊な労働環境下にあり、行政サービスの受益が一定程度制限されていることから、引き続き船員に対する住民税減免措置の拡大に向けた取組みを行うとともに、船員という職業の重要性に関する認知度と社会的地位の向上、後継者の確保などを図る観点から、船員に対する政策減税（所得税減免）の実現に向けて取り組む。
- 4 海・陸の物流システムが交差する産業活動の拠点として極めて重要な社会基盤である港湾について、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図り、国際コンテナ戦略港湾政策である「集貨」、「創貨」、「競争力強化」をより一層推進するため、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援する AI ターミナル」や港湾物流手続き等を電子化し、これらをデータ連携により一体的に取り扱うデータプラットフォームである「サイバーポート」の早期実現のための財政面・税制面の支援を求める。
- 5 海上における通信環境について、陸上と同等のコスト・品質で、自動運航や遠隔制御、Wi-Fi、電子マネーの利用等 DX の推進が図られるよう、高速・廉価な海上ブロードバンドの導入やチケットレス及びキャッシュレスシステム導入等への支援を求める。
- 6 海事分野におけるゼロエミッション化や造船業の経営安定化のため、海事産業の GX 経済移行債の対象化と支援策の充実を求める。また、国際競争力の強化に資する生産性向上対策として、造船・舶用工業の DX 化・ロボット化、新たな付加価値を創造するバーチャル・エンジニアリングの推進、造船所間または造船間ににおける協業・連携の円滑化に係る研究開発や設備投資、自動化等による船員の労働負担軽減を実現する船舶の開発等に対する支援を求める。
- 7 世界の海を舞台に事業展開する海運業界にとって、気候変動対策としての GHG 削減が最重要課題の一つとなっていることから、2023 年 7 月に国際海事機関において採択された新たな国際戦略目標である「2050 年頃までに GHG 排出ゼロ」の実現に向けたルール整

備に向けて、官民が連携して取り組む。

- 8 新環境技術におけるイニシアティブをとるため、新燃料船、省エネ船の設計・開発、生産準備の円滑化、生産体制の整備、普及促進に対する支援の拡大を求めるとともに、燃料転換促進のためのバンカリング港など陸上でのインフラ整備に係る制度構築や助成措置を求める。
- 9 政府による再生エネルギー導入拡大に向けた戦略検討が加速する中で、造船技術の活用が期待される浮体式洋上風力発電システムの技術開発や製造体制の整備に向けた造船事業者等による設備投資、洋上風力発電事業を支える船舶の建造体制の強化等に対する支援を求める。
- 10 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素の受入環境の整備等を通じて、カーボンニュートラルポート（CNP）を形成し、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するための財政面の支援を求める。
- 11 「2024 問題」を目前に控える中、トラックドライバーの担い手不足問題や働き方改革への解決策及びカーボンニュートラルに向けたCO<sub>2</sub>削減の推進策として、トラック輸送から船舶へのモダルシフトを促進するためのフェリー、RORO 船等の輸送力の強化、無人航運用シャーシ・ヘッド等の導入促進、倉庫及び運搬器具の省エネ化、物流の構造改革や生産性向上等の物流 GX・DX に向けた予算の確保を求める。また、高速道路料金の無料化や料金の引下げなどが新たに導入された場合、我が国のフェリー事業は大打撃を受けることとなるため、これまで同様、断固反対するとともに、特定の輸送サービスの基盤を損なわず、陸海空でバランスの取れた公正妥当な料金政策とすることを求める。
- 12 国の安全保障を支え、民間船舶と異なる特殊な技術を要する艦艇等の建造・技術基盤の維持のため、艦艇・官公庁船等の建造促進と建造・修繕予算の確保・拡充、契約方式の改善、ODA を含む防衛装備品の海外移転の促進、輸出案件増進、鋼材等の原材料費高騰対策に加え、新たに創設された防衛生産基盤強化法の適切な運用等に係る支援を求める。
- 13 船舶等の安定供給体制を確保するため、国内サプライチェーン強靭化に向けた生産体制整備への設備投資、重要技術の開発、特定重要物資の新たな指定等、経済安全保障推進法に基づく支援の拡充を求める。

- 14 高齢化の進む内航船員の安定的確保など経営基盤強化のための諸施策を推進するとともに、我が国の安全保障及び国内海上貨物の安定輸送のために不可欠なカボタージュ制度を堅持するよう求める。
- 15 造船業の国際競争力強化に向け、海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画、特定船舶導入計画にリンクしたツーステップローンの融資姿勢の積極化に対する支援など政府系金融機関による出融資の支援拡充を求める。
- 16 我が国国内の基幹的輸送モードである内航海運の活性化を図り、今後も荷主のニーズに応え、安全かつ安定的に輸送サービスを提供し続けるため、市場環境の整備や生産性向上を目指し、船員の安定的な確保や働き方改革等を通じた経営基盤強化を進める必要があることから、荷主等との取引環境の改善等により適正な運賃・用船料が收受でき、持続可能な事業運営を実現できる環境整備を求める。
- 17 船舶用燃料である重油、軽油を対象とした燃料油価格激変緩和補助金の継続、公共交通事業者への燃料油価格上昇分への補助（地方創生臨時交付金の増額、国からの働きかけの強化を含む。）を求める。
- 18 新型コロナウイルス感染症拡大の影響等による輸送需要の減少に伴い経営が悪化している海運事業者に対し、全国旅行支援の継続を始め旅客船需要喚起の推進等の支援を求める。また、船員に対しては、長期乗船の解消や外航船における船員交代の円滑化、洋上で就労する船員の希望に応じた柔軟なワクチン接種、新型コロナウイルス感染症経口抗ウイルス薬の船内備え置きなどへの対応を求める。
- 19 船員の高齢化や後継者不足が深刻となっている中、海運・水産産業を担う後継者の確保・育成は急務となっている。将来にわたり物資や旅客の海上輸送及び水産資源の安定的な供給体制を確保すべく、国の各種計画や基本方針に明記されている船員の確保・育成を具現化する。具体的には、船員職業を志望する人材が希望の職場で就労し活躍していくための雇用促進、海技教育機構をはじめとする船員養成教育機関の定員拡大と受け入れ体制の整備、船員の働き方改革の推進を通じたより魅力ある職場環境の整備、若者が船や船員に魅力を抱き、船員職業に魅力を感じるような広報活動等に取り組む。
- 20 深刻な人材不足への対応として、若年労働者やIT人材等の確保・育成、高等学校や大学における海洋・造船教育の充実等に対する支援を求める。また、現在見直しが行われている外国人材受入れ制度については、技能実習における現行制度に相応する機能の確

保、特定技能制度の維持と運用改善、特定技能制度との円滑な橋渡し運用が維持されること、日本語講習に係る地域特性への考慮等がなされることを求める。

- 21 依然として予断を許さない状況が続いているソマリア沖・アデン湾や海賊事案などが発生し航行船舶の脅威となっている西アフリカのギニア湾周辺海域や東南アジア海域における日本商船隊の船員と船舶の安全を確保するため、海賊略奪行為の防止・根絶に向けた取り組みの継続を求める。さらに、近年、武装強盗・誘拐事例などが増加している東南アジア海域、インド太平洋沿岸域での海賊対策として、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）の強化を図ることを求める。
- 22 日本が輸入する原油の約9割、天然ガスの約2割を運ぶ多くの船舶が通航する要衝である中東海域をはじめ、日本周辺海域においても、官民連携のもと船員と船舶の適切な安全措置を講じることを求める。
- 23 日常生活に必要な物資輸送や地域住民の移動手段に加えて、陸上交通網が寸断された大規模自然災害時の緊急輸送手段としての役割を果たすなど、国民生活に不可欠な役割を担っているフェリー・ジェットフォイル等の旅客船事業に対し、実効性のある支援策を講じることを求める。過疎化・高齢化等の影響で厳しい状況下にある離島航路について、その維持・存続に向けた十分な国の予算措置及びこれに関連する地方財源の確保等の支援を求める。また、特定有人国境離島法に基づく支援の更なる充実を求める。
- 24 旅客船の安全に対する規制の強化に伴う旅客船事業者による安全対策の推進に対して、必要な支援を求める。
- 25 世界単一市場の中で中韓の造船業と競争していくためには、公正な競争条件の確保が重要であり、公正な国際競争環境の確立に向けた取組みの推進を求める。
- 26 内航海運による安定的物資輸送、旅客輸送の確保に加え、生産性向上や環境対策等の観点から、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度について船主要望に対応した見直し等支援の拡充を図り、老齢化が著しい内航貨物船、旅客船の代替建造の促進等を図るよう求める。
- 27 平成8年に実現した海の日の国民の祝日化は、海事関係者が1,000万人を超える署名を集め、当連盟所属の国会議員の働きにより、2,000を超える地方議会の支持決議を得て実現したものである。祝日である海の日を7月20日に戻し、“海洋国家日本”的

日とするよう全力で取り組む。

- 28 海洋国家である日本の未来を担う子供たちに対し、海事産業が、日本経済・地域経済で重要な役割を担っていることの理解や関心を深めるため、学校教育において、海事産業が積極的に取り上げられるよう取り組む。
- 29 海を教育の場として少年少女の健全育成を目指して活動している海洋少年団の強化・活性化等に取り組む。

以上

令和5年11月13日  
海事振興連盟