

令和6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は、海上輸送により、貿易量の99.6%、国内における産業基盤物資輸送の約8割が担われており、海運・造船・港運・倉庫等の海事産業は、国民生活や経済活動、経済安全保障等を支える必要不可欠なインフラである。

しかしながら、造船業・舶用工業については、公的支援を受ける中国・韓国等諸外国企業との国際競争が熾烈となる中、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。外航海運業については、紅海情勢悪化の影響を受け、海運会社が喜望峰周りの航行を余儀なくされており、安定的な海上輸送の確保が課題となっている。また、内航海運業については、「2024年問題」への対応として、海運へのモーダルシフトの推進が期待されている一方、多くの事業者が燃料油価格高騰等により引き続き厳しい経営環境に置かれている。その上、我が国の海事産業は、少子高齢化と人口減少を背景に、人材の確保・育成を図ることが急務となっている。

さらに、我が国海事産業は、2050年カーボンニュートラル目標の実現に向け、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。

加えて、海事産業が、日本経済・地域経済において重要な役割を担っていることに関し、国民・企業等からの認識がより一層高まるよう、海事広報や海事教育の推進に積極的に取り組むとともに、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、もって海事産業のさらなる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、港湾運送事業及び倉庫業の経営基盤の維持・強化のため、令和6年度末に期限を迎える中小企業投資促進税制（中小企業者が内航船舶等を取得した場合の特別償却又は税額控除の特例措置）及び中小企業経営強化税制（中小企業者が特定経営力向上設備等を取得した場合の特別償却又は税額控除の特例措置）の延長の実現に向けて取り組む。

また、港湾の国際競争力を強化させるため、国際コンテナ戦略港湾等の荷さばき施設等に係る特例措置の延長に向けて取り組むとともに、倉庫業の産業活動や国民生活において果たしている重要な役割に鑑み、地域未来投資促進税制の延長に取り組む。

さらに、港湾の物流機能・産業機能の確保に向け、「協働防護」による港湾の気候変動

適応を推進するため、民間事業者が策定する協定の対象（締結）施設であって、新たに民間事業者が取得又は改良した施設に係る固定資産税の課税標準の特例の拡充及び延長に向けて取り組む。

- 2 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。
- 3 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・拡大を図るため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の三本柱を引き続き強力に推進するとともに、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応など、昨今の港湾を取り巻く新たな課題を踏まえ、「コンテナ物流のDX」、「サイバーポートの機能改善及び利用促進」、「カーボンニュートラルポート（CNP）の形成」などを推進・加速するための財政面・税制面の支援を求める。また、港湾における物流機能の安定的な提供の確保に向け、港湾の情報セキュリティ対策等の強化を推進する。
- 4 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。人手不足に対応した倉庫内作業の省人化に係る支援策、災害対応力強化のための支援措置の充実、GX投資に関する支援措置等の創設・拡充についての要求に向けて取り組む。
- 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・廉価な通信インフラや、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 造船・舶用工業のDX化等に向け、人手不足を補完する自動化・ロボット化、造船所間または造船間における情報共有化等コスト対策に資するサプライチェーンの効率化への支援を求める。また、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 ゼロエミッション船の生産設備導入支援のため造船・舶用分野に適用された GX 経済移行債の対象設備の広範囲化等柔軟な運用を求める。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。新燃料の供給体制の整備、サプライチェーン強化等を求めるとともに、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。さらに、カーボンニュートラルの実現に向け、GX 推進に資する省エネ船、電気推進船、代替燃料船等環境負荷の少ない船舶への代替建造（省エネエンジンへの換装を含む。）を推進するため、代替建造に対する補助金や JRTT の優遇金利等の充実強化及び建造費用を抑制するためのモデル船（標準船）の開発推進を求める。
- 8 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。
- 9 洋上風力発電事業、特に浮体式洋上風力発電事業の一層の推進を求るとともに、これを支える CTV (Crew Transfer Vessel: 作業員輸送船)、SOV (Service Operation Vessel: 作業支援船) 等の建造支援を求める。
- 10 「2024 年問題」に対応するため、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 CO₂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 船等の輸送力や港湾機能の強化、無人航送用シャーシ・ヘッド・コンテナ等の導入促進、倉庫及び運搬器具の省エネ化、物流の構造改革や取引環境改善・生産性向上等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。
- 11 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。

また、航空機燃料をはじめとした物資の安定輸送の確保のため、内航海運の生産性向上等に資する取組への支援を求める。

- 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・修繕予算の確保・拡充、契約方式の改善、ODA・OSA を含む防衛装備品の海外移転・輸出案件増進、鋼材・資機材等の原材料費高騰・人件費上昇への対応に加え、防衛生産基盤強化法の適切な運用による適正な建造・修繕能力の確保を求める。
- 13 将来的な船舶等の安定供給体制を確保するため、供給途絶リスクがある部品・製品の特定重要物資への追加指定、生産体制整備への設備投資、重要技術の開発等、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 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、海陸の職業安定業務の連携、海技人材の確保・育成のための全体ビジョンの検討、海技教育機構についての予算の充実、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くような広報活動等に取り組む。
- 16 深刻な造船人材不足への対応として、若年労働者やIT人材等の確保・育成のため、海事産業への国民の理解度向上に係る国の広報活動強化、海洋・造船工学系の大学、高専、工業高校での講座・コースの維持・拡充や、地方運輸局と自治体等の連携強化による地域に密着した人材対策への支援を求める。
加えて、特定技能制度や、新たに創設される外国人育成就労制度については、円滑な外国人材の受入れ・運用が維持されるように配慮されることを求める。
- 17 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、西アフリカのギニア湾周辺海域、東南アジア海域における、海賊・武装強盗の脅威に対処し、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。

- 18 日本が輸入する原油の約9割超、天然ガスの約1割を運ぶ多くの船舶が通航する要衝である中東海域、特に現在ホーシー派による商船攻撃の烈度が増している紅海周辺海域はじめ、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。
- 19 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対策の推進、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。
- 20 日常生活に必要な物資輸送手段や地域住民・観光客の移動手段に加えて、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航路の維持・存続のため、観光関連予算を活用した旅客船需要喚起策の推進、各種実証運航に対する支援等、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、老朽船代替促進のための共有建造に係る金利軽減等の支援を求める。
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。
- 21 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。
- 22 世界単一市場の中で中韓の造船業と競争していくため、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。
- 23 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、旅客船の代替建造の促進等を図るよう求めれる。

- 24 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”の礎の日とするよう全力で取り組む。
- 25 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。
- 26 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6年12月12日

海 事 振 興 連 盟