

海事振興連盟 呉タウンミーティング決議

ここ広島県呉市は、瀬戸内海のほぼ中央部、広島県の南西部に位置し、瀬戸内海に面する陸地部と島しょ部で構成される気候温和で自然環境に恵まれた都市である。また、かつては旧海軍四軍港の一つとして鎮守府が置かれて以来、急速に発展した。県内では広島市に近接し、広島圏域における連携中枢都市機能を担っており、造船所や舶用工業事業所も立地する海事都市である。

重要港湾である呉港は、瀬戸内海の主要航路に近接し、定期航路をはじめ、付近の島しょ部と密接に結びついている。また、国際海上コンテナ等の海上貨物輸送網の拠点、背後地域における臨海工業を支える生産・物流拠点としても重要な役割を果たしている。

他方、広島県をはじめとする中国地区において、中小企業が多数を占める海事産業を巡る状況は全国と同様、激化する国際競争や燃料油価格の高騰により、厳しい状況にある。造船業は、世界単一市場の中で、公的支援を受けた韓国・中国との競争が激化しており、ある程度の手持ち工事量を確保しつつあるものの、鋼材価格の高止まりという懸念材料が生じている。内航海運業は、経営基盤が弱く、代替建造や労働力確保等の課題を抱えるなど、経営環境は厳しい状況にある。中国地区に点在する多くの離島航路をはじめとしたフェリー・旅客船航路を担う旅客船事業者においても、新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込んだ旅客数が回復していない状況に、燃料油価格高騰が重なり、厳しい状況が続いている。倉庫業は、人手不足や荷主からのコスト削減の要請など、厳しい状況が続いている。港湾運送業は、大多数が中小企業で脆弱な経営基盤に加え、人手不足が深刻になっており、事業環境の整備を図ることが厳しい状況にある。

海洋基本法に基づき、今年度からスタートする「第4期海洋基本計画」が本年4月28日に閣議決定された。同計画を踏まえ、海事産業の国際競争力の強化、安定的な海上輸送の確保、海事産業の振興や学校教育の場における海洋・海事教育の推進などが求められている。

このような状況の中、海事振興連盟は、本日呉市において、タウンミーティングを開催し、関係者から広く現地の実情を伺い、今後の海運、造船、港運、倉庫など海事産業の課題や要望について、広く議論を行った。その結果、当連盟は、多くの課題、要望に対し、今後とも全力で取り組まなければならないという思いを新たにした。

今回のタウンミーティングにおける議論を通じ、当連盟は、我が国経済、国民生活における海事産業の重要性をあらためて認識し、産業競争力の強化、海事教育の推進、新たな人材の育成などに、政、官、民が一体となって取り組むこととした。

また、“海洋国家日本”の礎の日とするため、海の日を固定化すべきである。

以上の認識のもと、当海事振興連盟は、下記の項目の実現に全力で取り組むことを決議する。

記

1 海事分野のカーボンニュートラル推進等

世界に先駆けてゼロエミッション船を開発し、早期の普及を図るなど、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、官民一体となって取り組む。

そのため、今後GX経済移行債による財源の獲得を視野に、新燃料船の開発促進、生産基盤の構築、普及等に向けた支援の強化を求めていくとともに、新燃料のサプライチェーンの強化、燃料転換を促進するための陸上のインフラ整備を求めていく。

あわせて、地球環境保全に係る取組について、荷主等の理解醸成に向けた取組を進める。

2 海事関連税制の確保

令和5年度末に期限を迎える「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」、「国際船舶に係る固定資産税の課税標準の特例措置」、「軽油引取税の課税免除の特例措置」、「倉庫用建物等の割増償却」及び「倉庫等に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置」の確保に向けて取り組む。

3 海洋・海事教育及び広報の充実等

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への理解や関心を深めるため、海事関係団体と連携し、小中学生のキャリア教育など教育現場において海事分野が取り上げられるよう、副教材等の提供、海事産業の現場見学会や出前講座を組み合わせた学習機会の提供に取り組む。また、海を教育の場として少年少女の健全育成を目指す活動をしている海洋少年団の活動を広く周知し、取組活性化を図るとともに、各種支援を求めていく。

加えて、広く国民に対して、「海」からの恩恵、海事産業の役割に対する理解を深めることは、各般の施策を進める上で重要なことであり、国民の理解の増進のため、官民挙げての海事広報活性化協議会による「C to Seaプロジェクト」の推進等、今後とも海事広報の充実・強化に取り組む。

4 海の日を7月20日に固定化

7月20日は本来の制定の趣旨に加え、排他的経済水域200海里がわが国に帰属する契機となった「国連海洋法条約」がわが国において発効した日（1996年）であり、さらには2007年には7月20日に「海洋基本法」が施行され、わが国が新たな海洋立国を目指すことを宣言した日でもある。

今年も「海の日」に全国各地で様々な関連行事が開催される予定であり、今後ともさらに海の日の意義を国民に広くアピールし、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。

5 新型コロナウイルス感染症への対応

全国旅行支援等により回復基調ではあるものの、総じて回復したとは言いづらく、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により打撃を受けた旅客船事業者に対する旅行需要回復等の支援を求める。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大期には、世界各国で国民生活の自粛、経済活動の制限などを余儀なくされ、海運・水産産業も多大な影響を受けた。国際航海に従事する船舶では、各国の入国規制や移動制限により船員交代に支障が生じ、長期乗船を余儀なくされたことから、引き続き船員交代の円滑化を図る。また、国・自治体・業界の連携による船員へのワクチン接種環境の継続とともに、2021年3月末以降徐々に特例承認され、一般流通を始めた新型コロナウイルス感染症の経口抗ウイルス薬の船内備え置きに向けた取組を進める。

6 内航海運の活性化等

内航海運は、我が国の暮らしや生活に欠くことのできない物流の大動脈であるものの、依然として、内航船の老齢化が課題となっている。このため、良質で先進的な新造船建造のための経済的支援と技術的支援があわせ受けられる鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度について、維持・拡充を求めていくとともに、船舶の代替建造に係る税制特例措置を確保するよう求めていく。また、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については引き続きこれを堅持する。

7 離島航路をはじめとする旅客航路の維持・活性化

生活に欠かせない物資輸送や地域住民の移動を担い、さらには大規模自然災害時の緊急輸送として不可欠なフェリー・旅客船航路の維持・存続に向け、実効性のある支援策の実施が必要である。特に離島航路は、過疎化・高齢化、さらに燃料油価格高騰等により、その経営は依然として厳しい状況下にあることから、安定した離島航路及び旅客航路の維持・存続を図るためにも、重油・軽油への激変緩和対策事業を含めた、十分な国の予算措置等を求めていく。また、2024年問題を控え、モーダルシフトの一層の推進に取り組む。さらに、高速道路料金の無料化や料金の引き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、陸海空でバランスの取れた公正妥当な料金施策とすることを求める。

8 旅客船の安全対策に対する支援

知床遊覧船事故を踏まえ、旅客船事業者による安全対策の推進に対する必要な支援を求めていく。

9 航行の自由と安全確保・海賊対策の継続

海運会社が国民生活や我が国経済に貢献する上で、航行の自由及び安全を確保することは極めて重要であるが、海賊等の脅威に晒されていることから、我が国による海賊対処行動の継続、日本船舶警備特別措置法の的確な運用等関係者の連携により、船員・船舶の安全が確保されるよう引き続き着実に取り組む。

10 造船業をはじめとする海事産業の競争力強化等

造船業や海運業をはじめとした我が国海事産業の国際競争力強化に必要な資金確保を図るため、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基づくツーステップローンによる長期・低利融資等の円滑な実施等の支援を求めていく。

また、造船業・船用工業の生産性向上や新たな付加価値創造に向け、デジタルツインを活用したバーチャル・エンジニアリングの実現等に取り組む。

加えて、仕事量を確保する面からも、我が国周辺海域の安全保障に寄与する官公庁船の建造促進は極めて重要であり、艦艇・巡視船艇の建造・修理・技術基盤の維持のための建造予算確保等の支援を求めていく。中小型船の需要喚起の観点からも経済協力による巡視船等船舶の供与促進等を求めていく。

また、諸物価高騰に対応した用船料の値上げの促進を図るとともに、船員の労働負担軽減を実現する自動化技術の開発を支援することにより老朽内航船の代替建造促進の支援を求めていく。

さらに、浮体式洋上風車の商用化など洋上風力発電関連事業・海洋資源開発事業等とそれらを支える作業船の建造への支援、造船所の対応設備投資支援を求めていく。

11 経済安全保障推進法への対応

経済安全保障推進法に基づく特定重要物資に指定された、船舶用機関・航海用具・推進器の安定供給体制を確保する国内サプライチェーン強靱化に向けた生産設備への投資及び重要技術の開発に対する支援を求めていく。

12 鋼材価格高騰への対応

鋼材等の安定的な調達を確保するため、調達の多角化、船舶の軽量化、リードタイム縮減等への支援を求めていく。

13 造船業における公正な競争環境の整備

造船業は国際市場において、政府支援を受けた韓国や中国の造船業と熾烈な競争を続けている。我が国造船業が勝ち抜いていくためには、韓国等の市場歪曲的な公的支援措置を是正し、公正な競争環境を確保することが極めて重要なため、WTOやOECDを通じて、公正な国際競争環境の確立に取り組んでいくことを求めていく。

14 造船業の人材育成等

造船業を支える優秀な人材の確保・育成や高等学校や大学における海洋・造船教育の充実、研修事業への補助、外国人材の円滑な受入れの推進を求めていく。

15 日本人船員の後継者の確保・育成

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・育成は急務である。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・育成を具現化するため、以下を求めていく。

① 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

② 海技教育機構をはじめとする船員養成教育機関の維持・定員拡大

③ 「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

④ 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
また、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とともに、船員職業の重要性に関する認識度と船員ステータスの向上、船員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）の実現を求めていく。

16 港湾の整備促進及び機能強化

呉港における物流基盤の充実・強化に向けて、効率的かつ安定した輸送体系を構築する必要がある。そのため、阿賀マリノポリス地区への RORO 船定期航路誘致に向けた港湾計画の変更及び岸壁整備等への支援を求めていく。

以上

令和5年 6月 3日
海 事 振 興 連 盟