

平成30年度海事振興連盟決議

四方を海に囲まれている我が国にとって、海運・造船・港運・倉庫等の海事産業は国民経済・生活を支える上で大きな役割を担っている。さらに、近年、世界貿易の拡大や海洋資源開発市場の成長、訪日外国人観光客の飛躍的増加など、海事産業にとってチャンスとも言うべき変化が生じている。海事産業がこうした変化を確実につかみとり、世界の成長を取り込むことにより、我が国全体の目標であるGDP600兆円の実現等を通じた強い経済や地方創生に大いに寄与することも求められている。他方、我が国は、少子高齢化と人口減少により労働力が逼迫した状況にあり、人材の確保・育成とともに、生産性をいっそう向上させ、持続可能で活力ある海事産業の確立を図ることが急務となっている。

このような中、外航においては安定的な国際海上輸送の確保や国際競争力の強化、国内の人流・物流を支え、災害発生時にも重大な役割を担う内航貨物・旅客船においては老朽化の進む船舶の代替建造の促進と船員の確保・育成、離島航路等の維持・改善による地域住民の生活の確保、モーダルシフトの一層の促進、我が国の地域経済に大きく貢献している造船業においては持続的な競争力の向上、海洋産業においては我が国の技術力を活かした海洋資源開発、海洋エネルギー分野への産業展開等、多くの課題を抱えており、今年度からスタートした「第3期海洋基本計画」等に基づき、適切かつ具体的な施策を講じるなど、その改善・推進に向け引き続き全力で取り組む必要がある。

さらに、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、2020年東京オリンピック・パラリンピック大会の翌年から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必要がある。

税制改正、予算要求など多くの課題を抱えているところであるが、今後とも当連盟は、政府、業界が一丸となって、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 平成8年に実現した海の日国民の祝日化は、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を超える地方議会での支持決議をえ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。
- 2 わが国の経済活動と国民生活を支える日本商船隊の国際競争力を強化するために、平成30年度末で期限を迎える「外航船舶の特別償却制度」の延長・拡充が実現するよう全力で取り組む。
- 3 国連気候変動枠組条約（UNFCCC）締約国会議（COP）において合意されている途上国支援のための資金拠出（年間1000億ドル）については、国際海運に対して多額の拠出（長期資金総額の10～15%に当たる100億～150億米ドル）を求めようとする動きがある。これは、国際海運によるCO₂排出量（世界の総排出量比約2%）と比して過大かつ不合理なものである。国際海運に対して過大な負担が課されれば、世界の海上貿易量の約10%を占めるわが国の経済全体に影響が及ぶことが懸念されることから、合理的な拠出方法が合意されるよう適切に対応する。
- 4 海運業界にとって、老齢船の解撤を円滑に実施しえる十分な解撤キャパシティの確保は重要な課題である。さらに、労働者の安全および環境汚染防止に配慮した解撤が国際的に求められており、その基準であるシップリサイクル条約（香港条約）の要件に適合するようインドの解撤ヤードの改善支援を行う日本政府の対応を支持する。加えて、わが国がリーダーシップを発揮し、同条約が早期に発効するよう世界諸国に働きかけることを求める。

- 5 日本経済・地域経済で重要な役割を担う海事産業への理解や関心を深め、海洋国家である日本の未来を担う子供たちの資質・能力を確実に育成するため、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。併せて、大学や高校における造船の専門教育体制の維持・強化を図る。
- 6 ソマリア沖・アデン湾での海賊略奪行為は、自衛隊や各国海軍等による海賊対処行動などにより沈静化していたものの、昨年には9件の事案が報告されるなど、依然として予断を許さない状況が続いている。また、西アフリカのギニア湾周辺海域や東南アジア海域でも海賊事案などが発生し、航行船舶の脅威となっている。日本商船隊の船員と船舶の安全運航を確保するため、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。
- 7 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るため、内航海運の市場環境の整備とその一層の健全化を図るとともに、内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施、内航船舶の代替建造等に資する税制特例措置を今後とも維持・拡充するよう取り組む。あわせて、内航海運の将来にわたる安定的輸送の確保、生産性向上を目指し、新たな産業政策としてとりまとめられた「内航未来創造プラン」の着実な実現を図る。
- 8 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。
- 9 内航業界本来の使命である船舶の安全運航、物資の安定輸送の確保に加え、我が国経済社会の持続可能な発展に寄与するため生産性の向上を図らなければならない。
また、環境に優しい輸送サービスの構築を目指すには、船舶の省エネ化・CO₂・SO_x対策等、更には災害時の復旧・復興物資の効率的輸送をする上からも、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合わせ受けられる鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を更に拡充させることにより、老朽化が著しい内航船舶の代替建造の促進を図る。
- 10 船舶の燃料油中の硫黄分濃度を現状の3.5%以下から0.5%以下とする硫黄酸化物(SO_x)規制の強化が2020年から開始されることが確定しており、この規制に対応するためには、現在使用中の高硫黄燃料油より高価な低硫黄の燃料油への転換等が必要となり、多大な影響が予想される。このため、低硫黄燃料油の品質の確保、需給・価格の安定化及び荷主理解等に向けた支援を含め規制強化に円滑に対応できるように適切な対応を求めていく。
- 11 有人国境離島地域は、我が国の日本国民が居住していることにより、漁業、海洋における各種調査、領海警備、低潮線保全区域の監視等の活動といった領海等の保全等に関する活動の拠点として極めて重要な機能を有している。一方、離島航路は、過疎化・高齢化による輸送人員の減少等によりその運営は極めて厳しい状況下にあり、離島住民の唯一の輸送手段として日々の生活に欠くことのできない離島航路を安定的に確保維持していくため、離島航路補助金の十分な所要額の確保を図る。
- 12 国内旅客船事業は、過疎化・高齢化による利用者の減少、高速道路料金等の値下げ、燃料油価格の高騰等により依然として厳しい経営状況が続いている。これらの課題に対応するため、平成31年度税制改正では、平成30年度末で期限を迎える船舶の特別償却制度について、現行の船舶の要件の見直しをすることなく、延長を成し遂げる。
- 13 旅客船分野における地球温暖化対策を推進するため、老朽船舶の環境負荷低減船への代替建造を促進するための支援策の充実・強化等を図るとともに、エネルギー対策特別会計において要求

している「省エネルギー投資促進に向けた支援補助金」、「内航船の総合的な運航効率化措置実証事業」及び「モーダルシフト促進支援事業（船舶における低炭素機器導入）」について、引き続き、旅客船事業者でも活用可能な制度となるよう努める。

更に、基幹的な海上物流機能を担うフェリーへのモーダルシフトを促す施策としてモーダルシフト支援策の充実を図る。

- 14 船員の確保・育成対策として船員計画雇用促進助成金を維持するとともに、船員教育機関の定員枠の拡大等の充実策を講じるよう努める。
- 15 特定有人国境離島地域社会維持推進交付金事業に基づく航路運賃低廉化事業については、今後とも安定的な航路運営が図られるよう支援策の充実を図る。特に、航空運賃の大幅低廉化により離島航路利用者の減少などの影響を受けた場合には、当該航路事業者に対する支援策を図る。
また、運賃低廉化の対象が島民に限定されているが、航路利用を活性化させるため全利用者に拡大するよう努める。
- 16 人材の確保が困難を増す造船業界にあっては、将来にわたり外国人材の受入れが重要である。現在、政府で検討されている新たな外国人材受入れ制度を速やかに創設し、2019年4月より確実に運用開始するとともに、事業者にとって活用しやすいものとなるよう業界のニーズを基に柔軟な制度運用が行われるよう求める。
- 17 国際競争力を維持・向上させ、日本造船の世界シェアの拡大を通じて GDP600兆円の実現と地域経済への貢献を図るため、政府の支援などにより、船舶の開発・設計、建造から運航に至る全てのフェーズにおける生産性向上に取り組むとともに、成長市場である海洋開発分野で造船業をはじめとする日本の海事産業が活躍できるよう、同分野の技術力を幅広く向上させ、産業化に繋げていく。現在進められている海事生産性革命（i-Shipping、自動運航船、j-Ocean）の取り組みに官民挙げて取り組む。
- 18 造船・海洋産業の振興、艦艇・巡視船艇の造修に係る概算要求額の満額確保に向けた支援を求める。
- 19 海洋立国日本を支える造船業の持続的発展のためには、日本海運の競争力強化と、それに伴う国内造船所への重点的発注が必要となるため、海運税制の延長・拡充が図られるよう求める。
- 20 造船業の国際競争力の源泉である技術力を維持・強化するため、研究開発税制の更なる拡充を求める。
- 21 中小企業主体の中小造船業界も、大手造船業と同様に熾烈な国際競争に直面しており、国際競争力を維持・強化するよう、近年の国際規則の度重なる強化への対応やIoT等最新技術を活用した先進船舶の建造促進などに対応するための取り組みを支援する。
- 22 地場産業として地域の経済と雇用の安定に欠かせない造船業が取り組む次世代人材の確保育成に対して、産学官の連携による支援の取組を推進するとともに、高等学校、大学における海事・造船教育の充実に努める。
- 23 内航船代替建造促進、経済協力による巡視船等船舶の供与促進等、中小型船の建造需要喚起対策を推進する。

- 24 将来にわたり物資や旅客の海上輸送および水産資源の安定的な供給体制を確保すべく、「海洋基本計画」や「水産基本計画」などに明記された船員の確保・育成を具現化するための諸施策の立案と実施をするとともに、「内航未来創造プラン」に明記された海技教育機構の養成定員の拡大と受け入れ体制の整備を推進する。
- 25 近年、海技教育機構の運営費交付金が削減され続ける中、さらなる受益者負担の拡大が財務省の予算執行調査において指摘されている。このような中、練習船での乗船実習中の食料金相当額の自己負担に対しては、国がこれまで掲げてきた後継者の確保・育成という政策目標に反するものであり従前の対応を求める。
- 26 若者が船員職業に関心を持ち、船員志望者の裾野拡大に向けた広報活動を推進する。
また、今後、女性船員をさらに増加していくには、採用の促進とともに船員志望者を増加させるための取り組みが不可欠であり、事業者の積極的な女性船員の雇用を促進するための施策や、船員を職業として選択してもらうための取り組み、女性船員が働き続けられる環境の整備などを、関係者間の連携を図りつつ推進する。
- 27 船員に対する住民税減免措置の拡大に向けて取り組むとともに、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、後継者の確保を図る観点から、船員に対する政策減税（所得税減免）の実現に向けた取り組みを推進する。
- 28 港湾は、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り、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るためにも、国際コンテナ戦略港湾に対しての3本柱で構成する施策である「集貨」、「創貨」、「競争力強化」をより一層推進するための財政面、税制面の支援策を推進する。
また、これらを支える港湾運送事業者は中小企業が多くを占め、脆弱な経営基盤であり、堅実な基盤維持のために、中小企業投資促進税制、並びに中小企業経営強化税制の延長を図る。
- 29 営業倉庫は物流の要として、産業活動や国民生活にとって重要な役割を果たしているが、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、また設備投資の回収は時間がかかるものとなっている。
一方、昨今の社会情勢から作業の効率化、生産性の向上は必須の状況となっているが、上述の事情から効率化投資は負担が大きいのが実情である。このため、中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却又は税額控除に係る税制の延長を図る。
- 30 総合物流施策大綱に掲げられた「強い物流」を構築するため、物流の生産性向上に向けて示された視点を踏まえ、多様な施策の推進に向けた予算を確保する。
- 31 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

平成30年11月19日
海 事 振 興 連 盟