

## 平成 22 年度決議

四面を海に囲まれているわが国において、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。すなわち、海運・造船・港運・倉庫・旅客船等海にかかわる産業は、日本経済の動脈・静脈を形成しており、地域経済にとってもなくてはならない存在である。しかしながら、これら海事産業は、内外の様々な要因により、大変困難な状況に直面している。

一方、わが国周辺海域を巡る情勢の緊迫化等により、“海洋国家日本”の地位も大きくゆらいでおり、海に囲まれた国家として早急に種々の施策を講じ、墨壁を強固なものにしていく必要がある。海洋分野の成長戦略を進める観点からも、海運、造船及び港湾の競争力強化は喫緊の課題となっており、国を挙げて取り組む必要がある。

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. わが国国外航海運が今後も安定的な輸送を提供しつつ、世界の外航海運の成長を取り込んでいくためには、諸外国との競争条件の一層の均衡化を進めることが必要であるため、トン数標準税制の対象を日本籍船の最低でも 3 倍までの外国籍船に拡充する。

また、わが国の船主（オーナー）が近代的設備を有する船舶への代替建造を進め、高品質な船舶を提供するため、特別償却制度、買換特例の維持・充実を図る。併せて、日本籍船増加の観点も踏まえつつ固定資産税の非課税化や登録免許税の軽減措置を図る。

2. 欧州とアジアを結ぶ海上輸送路の要衝であるソマリア沖・アデン湾及び東アフリカの重要港を有するケニア・タンザニア沖の安全を確保することは貿易立国であるわが国にとって極めて重要であることから、引き続き、関係者が一丸となって海賊問題に適切に対処し、わが国経済と国民生活に不可欠な物資の安定供給に努める。

3. わが国国内の基幹的貨物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に資することを目的に、内航海運暫定措置事業の継続とその円滑かつ着実な実施、内航船舶の特別償却、買換資産の圧縮記帳制度の拡充、延長等により代替建造を促進する。経営基盤強化のための諸施策を推進するとともに、国内海上貨物の安定輸送のため不可欠なカボタージュ制度を堅持する。高速道路無料化については、内航コ

ンテナ船及び RORO 船に大きな影響があることから、慎重な対応を要請する。

4. 内航海運業界は、最近の景気低迷により新船建造意欲が減退し、使用船の老朽化が進んでいるが、内航業界本来の使命であり、荷主業界からの要請でもある船舶の安全運航並びに物資の安定輸送の確保に加え、近年、社会的要請として強まりつつある環境面への配慮からも老朽船の代替建造が喫緊の課題である。従って、概して経営基盤が脆弱な内航海運業界は、新船建造のための経済的支援とともに技術的支援が受けられる鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用して、老朽化が著しい内航船舶の代替建造の促進を図る。

内航船員の高齢化等による船員不足の深刻化に対応するため、老朽化の著しい航海訓練所の練習船「大成丸」を代替建造し、内航海運の運航実態に即した訓練を行うことにより、即戦力を備えた新人船員の養成を促進する。

5. フェリー航路は、極めて厳しい経営環境下にある。海の公共交通機関として地域住民の足となり、運輸分野のCO<sub>2</sub>削減対策、マイカーやトラック運転手の過労運転防止・交通事故予防、災害時の緊急輸送ルート等として大変重要な役割を果たしているフェリー航路の維持・存続のため、早急に国による抜本的な対策の樹立を図る。

フェリーをはじめモーダルシフトの担い手となる内航船舶については、地球温暖化対策のための石油石炭税の増税または新税導入に反対する。仮に増税または新税導入を行う場合は内航に係る免税・還付措置の創設を求める。

6. 高速道路無料化については、内航コンテナ船、RORO 船、フェリーに大きな影響があることから、慎重な対応を要請する。なお、高速道路料金制度については、公共交通機関を含めた総合的な交通体系はどうあるべきかという大きな視点で改めて再検討することを求める。

7. 離島航路は、過疎化・高齢化による輸送人員の減少や燃料油価格の高止まり等によりその運営は極めて厳しい状況にあり、離島住民にとって陸の道路と同様に必要不可欠な航路を将来にわたって安定的に維持していくため、「元気な日本復活特別枠」の予算確保により離島航路の維持・改善のための助成制度の充実を図るとともに、離島航路事業用船舶に係る固定資産税の非課税化を図る。

8. わが国造船業が諸外国と同等の競争条件を確保するため、(株)日本政策金融公庫法の一部改正を行い、国際協力銀行(JBIC)の輸出金融の対象仕向け地について先進国も

可能とする。

また、官公庁船（艦艇、海上保安庁船舶）建造の基盤を維持するために、具体的な指針の開示とこれに基づく安定的かつ計画的な発注を実現する。

9. 堅実健全な中小型造船業の構築にむけて、人材の確保・育成・技能伝承・環境対策・労働安全衛生対策等の取り組みに対する諸施策の推進。

10. 港湾運送事業の安定化、効率化及びサービスの向上のための指導及び支援、港湾の国際競争力の強化等に関する諸施策、規制緩和の進展に対する適切な対応並びに港湾労働の安定化に関する諸施策の実施を図る。

とりわけ、「国際コンテナ戦略港湾」に選定された阪神港及び京浜港のハブ機能の強化及び港湾経営の民営化の推進を図るため、財政面や内航フィーダー船に係る石油石炭税・固定資産税の特例措置の創設等の税制面の支援など、総合的な対策を推進する。

11. 倉庫業界においては、荷主企業のコスト削減やコアビジネスの集中に対応するため、荷主の物流を包括的に受諾する3PL事業を提供している。これに対応するため、平成17年10月に「物流総合効率化法」が制定されているが、わが国企業の国際競争力の強化、環境負荷の低減等のため、「物流総合効率化法」の認定を受けた物流効率化施設に対する税制特例措置の延長・拡充を図る。

12. 海上保安庁においては、我が国周辺海域を巡る情勢の緊迫化や、遠方海域・重大事案への対応が求められていることを踏まえ、外洋や遠方海域での対応能力の向上を図るため、荒天下航行能力、夜間搜索監視能力等を備えた大型巡視船や航続性、高速性等を備えたヘリコプターの整備を重点的に図る。また、大型巡視船における不審事象の探知・対処能力の強化、巡視艇の複数クルー制の拡充などを図るため人的整備を推進する。

13. 国際コンテナ戦略港湾（阪神港・京浜港）において、ハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等、総合的な対策を推進する。

また、港湾経営の民営化を促進するため、民間の経営主体に対する固定資産税等の軽減措置の創設及び外貿埠頭公社の民営化の際の登録免許税の軽減措置の創設を図る。加えて、国際コンテナ戦略港湾への集荷を促進するため、内航フィーダー船に係る石油石炭税、固定資産税の特例措置の創設及びインランドポート等に対する物流効率化施設に係る法人税等の拡充・延長を図る。

14. 休日取得の分散化で、「海の日」を秋（シルバーウィーク＝仮称）にシフトする動きがあるが、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1000万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、2000をこえる地方議会の支持決議をえて実現したものである。

当連盟としては、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取り組んでいく。

以 上