

海員北海道地支発 18-124 号
平成 30 年 3 月 19 日

苫小牧市長
岩倉 博文 殿

全日本海員組合 組合長代理
北海道地方支部長 鈴木 敏

全 国 海 友 婦 人 会
室 蘭 支 部 長 前田千代子

全日本海員組合第 78 回定期全国大会決定事項にもとづく申し入れ

貴職におかれましては、益々ご清祥の段、お慶び申し上げます。

また、平素は本組合の諸活動に対しまして、多大なるご理解をいただいておりますこと、心より御礼申し上げます。

さて、わが国は四面環海の海洋貿易立国であり、海運は国内外の物資や旅客の海上輸送などの重要な役割を担い、水産産業は国民に対し水産資源を安定供給することにより経済発展の基礎をなしてきました。

本格的な少子高齢化社会により生産年齢人口の減少が進む中、海運・水産産業における労働者不足は陸上産業と比較してもより深刻な状況にあります。

将来の海運・水産産業を担う船員の確保・育成が停滞すれば、わが国の経済活動にも影響を及ぼしかねないきわめて重要な喫緊の課題であります。

このような状況下、本組合は平成 29 年 11 月 6 日から 11 月 8 日までの 3 日間、沖縄コンベンションセンターにおいて第 78 回定期全国大会を開催し、3 本の決議を含む第 73 年度活動方針を決定しました。

今後は、その具現化に向けて活動に取り組んでまいります。苫小牧市におかれましては船員の確保・育成および海上公共交通機関に対する支援等についての政策を実現いただきたく、別紙の通り要望いたしますので、特段のご配慮を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

【別紙】

1. 船員後継者の確保・育成について

船員は、海上物資輸送・旅客輸送や水産資源の安定的な供給などを通じ、わが国経済の維持・発展や国民生活の安定に寄与していますが、その減少傾向には歯止めがかからず、高齢化とともに後継者不足も深刻な課題となっております。

政府は、国民生活を維持するうえで最低限必要な外航日本人船員を約 5500 人と試算し、海洋基本計画では 2008 年度から 10 年間で 1.5 倍に増加させるとの方向性が示されています。しかしながら、外航日本人船員は 2016 年において 2188 人とどまっており、増加の傾向が見られません。また、内航船員については将来的に 2100～5100 人が不足すると試算されており、これまで様々な施策（トン数標準税制や船員計画雇用促進等事業など）が講じられてきましたが、船員不足を解消するには到底至っておりません。

国の試算に基づき、日本人船員を計画的に増加させるべく、海洋基本計画や昨年 6 月に取りまとめられた内航未来創造プランなどに明記されている船員後継者の確保・育成に向けた具体的な施策の実施とともに、その予算についてもしっかりと確保するよう要望を出しております。

苫小牧市における次世代を担う船員志望者の裾野拡大に向け、若者が船員職業に関心を持つような海事広報や海事思想の普及を図っていただきたい。

2. 船員税制確立への取り組みについて

船員は「離家庭性」や「離社会性」といった特殊な労働環境の下にあり、このことが後継者不足の一因にもなっています。多くの海運先進国では、自国船員の確保に向けた政策として税制上の措置が導入されています。わが国においても、船員職業の重要性に関する認識度や船員ステータスの向上、後継者の確保を図るため、同様の制度導入が必要不可欠です。

行政サービスの受益が一定程度制限される船員に対し住民税の減免が三重県四日市市と鳥羽市で実施されており、苫小牧市においても住民税を減免する自治体の拡大に向けさらなる支援を図っていただきたい。

また、関係行政機関と連携を図り、国策としての船員の政策減税（所得税減免）の導入に向けて取り組んでいただきたい。

3. 海に親しむ活動の推進について

次世代の産業の担い手となる船員志望者の裾野拡大に向け、中長期的な視点からの取り組みが不可欠です。

初等・中等教育の段階において海に親しむ体験活動などを一層充実させるこ

とを通じ、次世代を担う子どもたちに海や船の魅力を伝え、船員職業の認知度の向上につながる取り組みを推進していただきたい。

4. カボタージュ規制の堅持について

自国内での貨物・旅客の輸送を自国籍船に限定するカボタージュ規制の緩和は、内航海運やフェリー・旅客船事業者の存続問題、ひいては、日本人船員の雇用問題に発展します。また、瀬戸内海をはじめとする複雑な海域が多数存在しているわが国において、海域特性や海上交通ルールに不案内な外国籍船の増加は、沿岸航行における安全上の問題も惹起しかねません。

安全かつ安定的な国内海上輸送体制を確保するため、現行のカボタージュ規制の堅持にご協力いただきたい。

5. フェリー・旅客船の維持。存続について

フェリー・旅客船は、400余の島しょに人々が暮らすわが国において、日常生活に必要な物資の輸送や住民の移動手段として極めて重要な役割を担っています。また、わが国は地震や水害など自然災害を受けるリスクが高いと言われる中、これまで発生した大規模自然災害時においてもその必要性が認識されているところです。

その一方、国が推し進めてきた道路偏重政策、島しょ部での少子高齢・過疎化の進行などの影響により、フェリー・旅客船を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

交通政策基本法の理念に基づき、重要な交通インフラの一つであるフェリー・旅客船の航路存続に向けた活動にご理解をいただき、フェリーの港湾使用料の減免、離島航路事業者への適切な支援措置や予算配分など、あらゆる施策を講じていただきたい。

6. 船内廃棄物の受け入れ施設の充実について

MARPOL 条約附属書 V の改正により、2013年より原則として廃棄物の洋上投棄が禁止され、「締約国は廃棄物の受け入れ施設を港及び係留施設に確保しなければならない」とされています。また、国が推進する港湾運営民営化により、港湾運営事業者には船舶からの廃棄物について受け入れ義務が求められているのにもかかわらず、国内の多くの公共バースでは廃棄物処理業者の紹介などの対応にとどまっております。焼却灰、期限切れ医薬品、救命備品などのほか、船内廃棄物を陸揚げできる施設・体制が整備されておらず、衛生面を含めて船内生活に支障をきたしていることから、苫小牧の港や公共岸壁における廃棄物受け入れ施設を早期に充実していただきたい。

以 上