

海員 北海道地支発 19-443 号
令和元年 12 月 24 日

苫小牧市
市長 岩倉博文 殿

全日本海員組合北海道地方支部
地方支部長 藤 館

全国海友婦人会北海道ブロック
ブロック長 藤 代子

海運・船員の政策諸課題に関する申し入れ

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、ならびに全国海友婦人会北海道ブロックの諸活動に対しまして、多大なるご理解とご協力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、四面環海のわが国において海運・水産産業は、海上にて船舶の物資輸送や旅客輸送、ならびに食用水産物を安定的に供給するなど、経済の維持・発展や国民生活の安定に大きく寄与しております。

また、自然災害時に突発した緊急的な対応においても、大量の物資や人員の輸送を担うなど、船舶の有用性が広く認識されているところです。

ここ北海道におきましても四面を海に囲まれた土地柄でもあり、海運・水産産業においては、地域の活性化を図るうえで重要かつ必要な基幹産業であります。

しかしながら、船員職業の重要性は広く世間には正しく認識されているとは言い難く、今日の船員を取り巻く環境は大変厳しい状況にあり、様々な政策課題が山積しております。少子高齢化が進み、今後ますます労働人口が減少していくことが懸念され、海運・水産産業においても、後継者の確保・育成は、外航・国内・水産といった各部門に共通する喫緊の課題であり、有効な施策が早急に講じられなければ、道内だけではなく、わが国の海運・水産産業が衰退してしまうことにもなりかねません。

貴市長におかれましては、道内の置かれている船員の現状をご理解いただき、別紙記載の諸課題への一刻も早い実効性のある対応、ならびに持続可能な支援策などを実現いただきたく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。

以上

(別 紙)

1. 「海の日」の7月20日固定化について

「海の日」の前身である「海の記念日」は、明治9年に明治天皇北海道・東北御巡幸のご安着日を記念して制定され、その後、海に対する国民の理解と認識を深め、海の恩恵に感謝し、海を大切に作る心を育むため、海事関係者が一体となり、昭和34年から36年間にわたり祝日化運動を展開し、7月20日が「海の日」として制定されました。しかし、平成15年のハッピーマンデー制度の導入により、7月の第3月曜日へと変更され、本来の制定趣旨が薄れつつあり、海洋立国日本として、世界中においても類を見ない「海の日」を7月20日固定化に向けた取り組みを推進していただき、海事思想の普及に繋がる取り組みをお願いしたい。

2. 船員の確保・育成等の対策について

外航・国内・水産の各部門に共通して、後継者の確保・育成は喫緊の課題です。

外航海運では、トン数標準税制の導入にあたり、経済安全保障の確立を背景に確保すべき日本籍船と日本人船員の数値目標を設定しながらも、船舶数は目標数に近づいている一方、日本人船員数は増加していないことから、国・行政の責任にある対応が不可欠です。また、国内海運では、まずは内航船員の確保・育成の観点からも、労働環境の改善など「船員の働き方改革」に向け議論がなされているところです。水産業でも漁船員の高齢化や後継者不足が顕著となっており、特に船舶職員の不足が深刻な問題となっています。わが国における船員の現状をご理解頂き、一刻も早い実効性のある対応をお願いします。

(1) 漁船乗組員の後継者確保・育成について

わが国の漁船漁業では、船舶職員を含めた日本人漁船員の高齢化と不足が深刻化する中、官学労使が協力して日本人漁船員を確保・育成していくための「漁船乗組員確保養成プロジェクト」が実施され、水産高校生への漁業ガイダンスなどを通じた確保・育成対策に取り組んでいます。船舶職員を含む漁船員の確保・育成は、わが国漁船漁業の維持・存続に極めて重要であることから、日本人漁船員の確保・育成に繋がる施策を継続・拡大していただきたい。特に海技士の不足については、配乗要件の緩和など短期的な対策ではなく、持続的な水産業を実現するために海技資格取得を促進する前進的な対策に取り組んでいただきたい。また、水産・海洋高校は、漁船員の確保・育成に極めて重要な教育機関であることから、統廃合することなく専門学科設置高校として維持・存続していただきたい。

(2) 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、子どもたちに海や船の魅力を伝え、船員職業の認知度向上につながる取り組みを推進していただきたい。

(3) 船員税制への取り組みについて

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の下にあり、行政サービスの受益が一定程度制限されています。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おり、わが国でも、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べく、同様の制度導入が不可欠です。現在、三重県四日市市と鳥羽市で実施されている住民税減免措置の他の地域への拡大はもとより、各地域における船員の定住促進の観点も踏まえた他の支援策の導入に向けてご支援いただきたい。

3. カボタージュ規制の堅持について

カボタージュ規制は、船舶法第3条で規定されている通り、自国内での貨物・旅客の輸送を自国籍船に限定するというもので、わが国では、外国籍船による国内貨物輸送やクルーズ客船による国内港間への就航などが規制されています。この規制は、国家安全保障、生活物資の安定輸送、自国船員の海技伝承、国内海運産業の保護などの観点からも重要な政策です。カボタージュ規制の緩和は、内航海運、フェリー・旅客船各社の存続問題、すなわち内航船員の雇用問題へとつながるとともに、瀬戸内海をはじめとする狭小かつ複雑な海域を多く抱えるわが国にとっては、沿岸航行の安全も損なわれるおそれがあります。安全かつ安定的な国内海上輸送体制を確保するためにも、引き続き現行のカボタージュ規制を堅持していただきたい。

4. フェリー・旅客船の維持・存続について

四面環海のわが国において、フェリー・旅客船は、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ると同時に、陸上交通網が寸断された大規模災害において、いち早く海上輸送の特性を生かし、被災地への緊急支援物資輸送など、国民のライフラインを確保する重要な役割を果たしています。その一方、国が推し進めてきた道路偏重政策、島嶼部での少子高齢・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。災害時の対策として、海運事業者や団体などと「災害応急対策に関する協定」を締結していますが、これまでフェリー・旅客船に対する維持・存続に向けた施策や支援は講じていません。大規模災害における船舶による代替輸送の必要性を踏まえ、重要な交通インフラの一つであるフェリー・旅客船の維持・存続に向けた実効ある支援を講じていただきたい。

5. 海洋プラスチックごみ対策について

プラスチックごみの海洋流出は年間800万トンにもおよび、海洋汚染の主な原因となっています。流出したプラスチックごみは、太陽光や波浪の影響を受けて劣化し細分化され、地球温暖化を進行させたり海洋生態系を崩したりすると言われていています。海洋プラスチックごみが漁業に与える悪影響が大きいことから、海洋プラスチックごみの回収と適切な処理を推進する施策を講じていただきたい。

以上