

要望書（回答）

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年に明治天皇が東北や北海道をご巡幸された際、7月20日に明治丸で横浜港にご安着されたことにちなみ、昭和16年に制定されたものです。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、海を大切にすることを育むため、海事関係者が一体となり、「海の記念日」の祝日化運動を、昭和34年から約36年間にわたり展開し、平成7年、海の恩恵に感謝するとともに、海洋国日本の繁栄を願うため、7月20日が国民の祝日「海の日」として制定されました。しかし、平成15年に導入されたハッピーマンデー制度により7月の第3月曜日へと変更され、本来の制定趣旨が薄れています。「海の日」を本来の7月20日へと戻すことは、国民の海への憧れや関心の高揚を図り、船員後継者の確保、ひいては海事産業の発展にも資するものであり、海洋立国日本として、固定化に向けた取り組みを一層推進していただき、海事思想の普及に繋がる取り組みをお願いしたい。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課 担当）

北海道の貨物の約半分を取り扱う北日本最大の港である苫小牧港を有する本市において、海への理解と関心を深めることや、海事産業を担う次世代の人材を安定的に確保することは大変重要であると考えております。

海から受けている恩恵や海洋との関わりを考え、海に対する一層の理解増進のための取組を支援するとともに、より多くの人々が海に親しむ機会を得ることができるよう努めてまいります。

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、平成20年に安定的な国際海上輸送体制や経済安全保障の確立などを背景に、確保すべき日本籍船と日本人船員の数値目標を設定し、トン数標準税制が導入されました。しかし同制度導入から10年余を経た現在、船舶数は増加しているものの、外航日本人船員数は増加しておらず、国が掲げた数値目標の達成に向けた早急かつ責任のある対応が不可欠です。また、国内海運では、陸上職に比べ長時間労働で厳しい就労環境にある中で、内航船員の確保・育成策として、内航船員という職業を魅力的な職業にしていくため、労働環境の改善などの「船員の働き方改革」を推進していく必要があります。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、

特に船舶職員の附則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策をお願いします。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課 担当）

生産年齢人口の減少や働き手のニーズの多様化などから、多くの業種で人材確保が喫緊の課題とされております。

先般成立した働き方改革関連法等に基づき取組が進められている陸上職を参考に、船員を魅力ある職業にするための「船員の働き方改革」を実現するため、交通政策審議会海事分科会船員部会等で、労働環境の改善や船員の健康確保のための方策について検討が開始されたところであるため、これらの動向を注視していきたいと考えております。

(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、わが国の漁船漁業の維持・存続する上で極めて重要であることから、引き続き同プロジェクトを支援いただきたいと思います。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と思います。

【回答】（産業経済部農業水産振興課 担当）

本市におきましても、わが国の漁船員の高齢化と不足は重要な課題と認識しており、その解消へ向け、魚種豊かな魅力ある前浜のPRに支援することで、漁船員の確保につながるよう取り組んでまいります。

(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と思います。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課 担当）

次世代の人材を安定的に確保するため、子供たちの海事産業に対する理解を深め、将来の職業として興味・関心の醸成を図ることが重要であると認識しております。

関係機関・団体と連携し、様々な取組を通じて海や船の魅力を発信してまいります。

(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もとにあり、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ならびに令和2年4月より志摩市、静岡県焼津市で実施されている住民税減免措置の他の地域へのさらなる拡大はもとより、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。

【回答】（財政部市民税課 担当）

個人住民税は、日常生活に欠かすことのできないさまざまな行政サービスのための経費の一部を、地域社会の会費として住民に広く負担していただくものであります。

本市としましては、船員という特殊な労働環境を考慮しつつも、他の制度との関連性及び公平性の原則が重要であり、慎重な判断が求められると考えております。

船員に対する個人住民税の減免及び支援策につきまして、引き続き、他都市の動向等に注視してまいります。

（産業経済部港湾・企業振興課 担当）

船員の定住促進は、業界の高齢化や人材不足の問題、将来の雇用確保の観点から重要であると捉えております。引き続き、地域の課題や実情の把握、他地域の取組を調査してまいりたいと考えております。

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。

これに関連して、JR九州は「新型コロナウイルス」の影響で博多―釜山航路に就航できない新型高速船「クイーンビートル」（パナマ船籍）について、国内での旅客輸送を可能とする特例措置を国土交通省に申請するとしています。この様にと校庭企業の商行為のために、カボタージュ規制が緩和された場合、フェリー・旅客船産業は、運航コストが優位な外国籍船に駆逐され壊滅な打撃を受けることはもとより、早晩、内航海運産業に波及していくことが危惧されます。また、わが国の海域特性や海上交通ルールを熟知していない外国籍船の国内就労は、沿岸航行における安全上の問題を惹起させるなど、及ぼす影響は計り知れません。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。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課 担当）

カボタージュ規制が、自国の海運業ならびに船員を安定的に維持し、また国内輸送を安定的に行うということに寄与していることから、国の動向を注視してまいりたいと考えております。

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ともに、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。国および地方自治体は、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とともに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に予算的措置を講じていただきたい。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課 担当）

苫小牧を発着するフェリーは、重要な交通機関であるとともに、北海道胆振東部地震において、緊急物資支援輸送や災害派遣隊等の受入など、復旧・復興に大きく貢献しま

した。

現在、各社とも新型コロナウイルス感染拡大に伴い、旅客の大幅な落ち込みのなか、感染防止対策で苦慮しているにも関わらず、定期定時運行を使命とされ事業に取り組まれていると聞いております。

フェリーは必要不可欠であると認識しておりますことから、今後の航路の維持・存続に向けた支援について、検討してまいります。

5. 海洋プラスチックごみ対策について

プラスチックごみは、年間800万トンが海洋に流出されていると推定され、流出したプラスチックごみは海洋を汚染し、生物による誤食や絡まりによって生態系に悪影響を与えます。特に、魚類のマイクロプラスチック誤食による有害物質の生物濃縮への懸念は、水産資源への悪影響のみならず水産物への健康不安を招きかねないことから、海洋プラスチックごみの発生を抑制する投棄規制と海に流出したプラスチックごみの回収を促進することが重要です。そのため、海洋プラスチックごみ排出ゼロを目指す施策を推進し、漁船による漁場のプラスチックごみ回収事業の支援を継続、拡充していただきたい。

【回答】（環境衛生部ゼロごみ推進課 担当）

現在、世界全体で年間数百万トンを超える量の海洋プラスチックごみが流出し、日本からは年間2万トンから6万トンが流出していると推計されております。海洋プラスチックごみによる地球規模での環境汚染は、生態系、生活環境、漁業、観光等への悪影響が懸念されることから、様々な国際会議において重要かつ喫緊の課題として議論が行われております。

海洋プラスチックごみは、主に陸域から出たごみが河川等を通じて海へ流出する場合と、漁業やマリレジャーで使用されているものが直接流出する場合があります。このため、海域や海岸地域だけでなく内陸部も含めた全ての地域における共通の課題として、国民、事業者、民間団体、国、地方公共団体等の全ての者が当事者意識を持って、それぞれの立場から積極的に取り組むことが必要であります。

これまで本市では、春と秋の全市一斉清掃や海の日海岸清掃など陸域における清掃活動をはじめ、ぼい捨て防止看板設置や監視カメラやパトロールによる不法投棄対策など、陸域においてプラスチックごみの海洋への流出抑制に取り組んできたところであります。

現在、国ではプラスチック資源循環戦略や海洋プラスチックごみ対策アクションプランに基づき、レジ袋有料化やプラスチック代替品、リサイクル技術の開発など様々な取

組が進められております。本市においても、これまでの取組を継続するとともに、海洋プラスチックごみ問題に係わる国等の動向を注視し、海岸管理者や漁業関係者、関係部署等と連携しながら取り組んでまいりたいと考えております。

6. 外国人漁船員・外国人技能実習生の権利擁護について

現在、漁業分野では漁船マルシップ方式、外国人技能実習制度、ならびに特定技能制度によって外国人漁船員の受け入れが可能となっており、年々受入数が増加し、養殖業においても外国人技能実習生への依存度が高まり、特定技能外国人による受入数の増加が予想されます。他方、制度の活用による外国人漁船員、ならびに技能実習生への保護は、国際的な関心事となっており、国際労働機関（ILO）を中心とした外国人漁船員の保護を図る取り組みが進められています。わが国においても外国人漁船員や外国人技能実習生の適正な待遇を確保することが重要であることから、漁船漁業・養殖漁業における外国人漁船員ならびに技能実習生の保護に関し、協力願いたい。

【回答】（産業経済部工業・雇用振興課 担当）

現在、本市の漁業分野における外国人漁船員や技能実習生の受け入れはありませんが、市では、市内在住の外国人実習生等に向けて、母国語での相談窓口等を周知しております。

また、外国人材の活用を考えている企業等に向けて、技能実習制度の適正な実施と技能実習生の保護を図っている外国人技能実習機構（OTIT）について周知し、技能実習生の労働条件の確保・改善を図ってまいりたいと考えております。