

団体名：全日本海員組合北海道地方支部
全国海友婦人会北海道ブロック
回答日：令和2年2月4日

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、海を大切にすることを育むため、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。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課 担当）

北日本最大の港湾を有する本市において、海に対する理解と認識を深める活動は重要であると考えております。

つきましては、海の月間における取組等に参画するほか、親しまれる港づくりに取り組む団体の活動等を支援し、海事広報、海事思想の普及に努めてまいります。

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、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入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、日本入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。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課 担当）

四面が海に囲まれている我が国にとって、海上輸送や水産資源を供給する船員の安定的な人材の確保は重要な課題であると認識しております。関係機関・団体と連携し、人材確保に向けた取組への支援等を検討してまいります。

(1) 漁船乗組員の後継薪確保・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。

【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、我が国の漁船員の高齢化と人材不足は重要な課題と認識しております。人材確保・育成に係る取組への支援を検討してまいります。

(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。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課 担当）

次世代の子ども達に海や船の魅力を伝えるためには、港の賑わい創出が不可欠と考えております。「親しまれる港づくり」に取り組む活動に支援するほか、苫小牧港の魅力を発信する取組を推進強化してまいります。

(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。

【回答】（財政部市民税課、産業経済部港湾・企業振興課 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、他都市の状況把握に努めているところですが、他の制度との関連性およ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。

また、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。まずは地域の課題や実情の把握、他地域の取組や動向に注視し、どのような支援策があるのか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。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、日本人船員の雇用確保に繋がる可能性はあるものと認識しておりますが、様々な課題もあ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、国が押し進めてきた道路偏重政策、島峡部での少子高齢・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。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課 担当）

平成30年9月に発生した北海道胆振東部地震において、北海道の広域停電が発生し、空路や陸路が機能停止する中、苫小牧港を発着するフェリーが定期運航を続け、被災地支援の拠点として物資搬入などで大きな役割を果たしたことで四面が海に囲

まれている我が国において、フェリーは必要不可欠なものであると再認識されたと考えておりますので、既存航路が継続するよう活動してまいります。

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。

【回答】（環境衛生部ゼロごみ推進課 担当）

海洋プラスチックごみによる環境汚染問題につきましては、報道などで取り上げられ、御案内のとおりです。

この問題につきましては、世界全体で取り組むべき、喫緊の課題であると認識しております。

本年5月には、環境省から海洋プラスチック対策アクションプランが示され、最近では各企業によるレジ袋有料化など、脱プラスチックの流れが加速しております。

本市では、これまで、ぼい捨て防止条例の制定（H10）・改正（H28）をはじめ、啓蒙看板の設置、不法投棄パトロール等を行ってきました。

また官民連携のもと、マイバックの普及促進や春と秋に全市を挙げた大掃除や海岸清掃などにも取り組んでまいりました。

今後も陸上から出るごみが海へ流出しないよう、世界的な動向を注視しながら、これらの取組を継続してまいります。