

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 松本 順

全国海友婦人会北海道ブロック
ブロック長 前田千代子

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、全日本海員組合北海道地方支部、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に、心より御礼申し上げます。

さて、昨年5月8日より、新型コロナウイルス感染症は、感染症法上の分類が2類相当から5類に移行されるなど、コロナ禍以前の日常が戻りつつあります。

新型コロナウイルス感染症による影響の爪痕や国際情勢などにより、わが国をはじめ世界各国の社会・経済は大きな影響を受けるなか、海運・水産産業は、海上物資輸送・旅客輸送ならびに水産資源の安定的な供給などを通じ、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、大規模自然災害により、道路や鉄道網が寸断された場合などにおいては、海上輸送の特性を生かした緊急支援物資や人員輸送の一役を担うなど、船舶は被災地域のライフラインを確保するうえでも重要な役割を果たすことが確認されているところです。

しかしながら、日本人船員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が深刻な課題となっています。その様ななか、令和4年の出生数は80万人を切り、少子化と高齢化の加速による生産年齢人口の減少により、あらゆる産業で労働者の確保が困難となる時期が更に早まると予期されます。

四面を海に囲まれたわが国においては、貿易量の99.6%、国内の貨物輸送量の43.7%を海上輸送が担っています。海運・水産産業の担い手の確保・育成は、国を挙げて取り組まなければならない喫緊の課題です。

海運・水産産業における後継者の確保・育成問題のほかにも、別紙に記載の通り様々な課題が山積しております。昨年10月に、北海道函館市で開催した第84回定期全国大会におきまして、海運・水産・船員に係る政策諸課題への早期対応の必要性について、満場一致で確認いたしました。

貴職におかれましては、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. 船員の確保・育成の推進

わが国の、少子・高齢化の進行や出生数の減少による人口減少により、あらゆる産業で後継者の確保が困難となる時期が更に早まることが予期されるなか、船員の高齢化や後継者不足が顕著となっています。

2007年(平成19年)に国は国民生活を維持するために必要な日本籍船と外航日本人船員数を約450隻、5500人と試算し、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針を策定し、15年が経過しましたが、外航日本人船員数はなお減少傾向にあります。

国内海運では、陸上職に比べて長時間労働で厳しい就労環境にあります。

海運産業における担い手の確保・育成策として、労働の把握・管理、休暇の取得、健康管理などの「船員の働き方改革」の着実な推進と法の順守により船員という職業を魅力的な職業としていかなければなりません。

水産産業においても、漁船員の高齢化や後継者不足が顕著であり、特に船舶職員の不足が深刻な問題となっています。

北海道の重要な物流拠点および水産都市として、その役割を求められている当自治体に対し、船員の確保・育成の推進を加速させるため、国の各種計画や基本方針に明記されている船員の確保・育成の具現化に向け取り組んでいただきたい。

2. 海に親しむ活動

次世代の海運・水産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。子どもたちが海に親しむ機会や体験活動などを一層充実させることにより、海・船・船員への魅力を抱き、一人でも多くの若者が職業として船員を志すよう、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. 「海の日」の7月20日への固定化

「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・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。その後、昭和34年から約36年間にわたり、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って祝日化運動を展開した結果、平成7年に7月20日が国民の祝日「海の日」として制定された。

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、「海の日」は、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る。海洋立国日本として、本来の7月20日への固定化に向けた取り組みを一層推進していただきたい。

4. 海難防止への取り組みと安全対策

令和3年5月、来島海峡航路西口付近で内航貨物船と外国籍船ケミカルタンカーが衝突し内航貨物船が沈没、乗組員3名が死亡する海難事故が発生し、運輸安全委員会による徹底した事故原因究明がなされないまま内航貨物船の航海士に有罪判決が言い渡されたことは、船員に判決への疑問と船員としての職務に従事することに不安感を抱かせかねません。

また、令和4年4月、知床半島西海岸沖にて小型旅客船が沈没し、乗員・乗客全員が死亡または行方不明となる痛ましい海難事故が発生したことから、原因の究明と海難事故の再発防止に向け「知床遊覧船事故対策検討委員会」を設置し、「旅客船の総合的な安全・安心対策」を取り纏めました。

海難事故は、尊い人命に関わる重大な問題であるだけでなく、現職の船員のみならず、新規就業者を海運・水産産業から遠ざける要因にもなります。

については、海難事故の再発防止に向け、国および道と連携した積極的な取り組みをお願いしたい。

5. 船員税制

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るなか、わが国の社会・経済の維持発展に大きく寄与しております。

住民税の減免については、各自治体の裁量により可能であるところ、現在、三重県の四日市市・鳥羽市・志摩市、静岡県焼津市、愛媛県今治市・上島町の6自治体において実施されていることから、住民税減免措置導入に向けご支援いただきたい。

6. カボタージュ規制の堅持

カボタージュ規制は、国内における貨物・旅客輸送を自国籍船に限定するものと船舶法第3条で規定されており、国家安全保障、生活物資の安定輸送、自国籍船員の海技伝承、国内海運産業の保護などの観点からも重要な政策である。

2021年（令和3年）、一企業からの外国籍高速旅客船による国内就航を可能とする特例措置の申請に対し、国土交通省は、日本籍船での運航を指導すべき立場であるにもかかわらず、この特例措置を認めた。

今後、これを契機にカボタージュ規制が緩和されることとなれば、内航海運、フェリー・旅客船などの国内海運業は、運航コストの優位な外国籍船に駆逐され、各社の存続問題、船員の雇用問題へとつながるとともに、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航は、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ない。

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。

7. フェリー・旅客船の維持・存続

フェリー・旅客船は、生活に欠かせない物資輸送と島民の移動権を保障する海の国道ともいえる重要な役割を担っているとともに、大規模自然災害時には、海上輸送の特殊性を生かし緊急支援物資輸送を担うなど、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。さらには、いわゆる2024年問題によりトラックドライバーの時間外労働の上限規制が強化されることから、モーダルシフトの受け皿としても期待されています。

しかしながら、国主導による道路偏重政策が継続されていることに加え、燃料油価格は依然として高値で推移していることから、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。

一方で、2021年（令和3年）5月に閣議決定された第二次交通政策基本計画では、フェリー・旅客船を利用した大規模自然災害時における緊急輸送の対応が示されていますが、フェリー・旅客船の維持・存続に向けた具体的な支援策は示されていないことから、北海道・本州間の物流の大動脈を支える大型船、また、海上ルートによるピンポイント地域の物流搬入に役立つ低喫水船（小型旅客船等）の維持・存続に対する適切かつ実効ある支援策を講じていただきたい。

8. 海難事故の撲滅と安全な漁業労働環境の確立

漁船の海難事故発生率は商業的に使用される船舶の中でも高い水準にあり、災害事故も全産業平均の約5倍に達しています。これまでも官労使が協力して多くの漁船安全対策を講じてきましたが、漁船の海難事故や災害事故が絶えない状況にあり、特に小型漁

船で重大な海難事故が多発しています。昨今は、ライフジャケット着用義務範囲拡大によってライフジャケットの着用率が急速に改善していることを参考に、安全対策を強化するため、自治体管理港においては小型・大型漁船を多く抱えていることから、乗船中もしくは漁撈作業中のライフジャケット着用について、啓蒙活動を推進していただきたい。

9. 外国人材の権利擁護

わが国の水産業は、漁船マルシップ方式、外国人技能実習制度、特定技能制度によって多くの外国人材を受け入れています。その一方で、漁業・養殖業で働く外国人材の権利を侵害する事例も散見されるため、外国人材の権利擁護に向けた施策を継続・拡充していただきたい。

現在、政府において外国人技能実習制度と特定技能制度の見直しが進められていますが、中央漁業団体や地域監理委員会による監理団体・実習実施者への指導や本組合の労働協約に基づく外国人材の保護は、漁業分野において有効かつ有用な措置であることから新制度においても継続できるよう取り組んでいただきたい。

以上