

海員 北海道地支発 25-017 号
令和 7 年 1 月 27 日

苫小牧市
市長 金澤俊殿

全日本海員組合北海道地方支部
地方支部長 崎 秀 和

全国海員会北海道ブロック
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、ますますのご清祥の段、お慶び申し上げます。

また、平素より本組合の諸活動ならびに海運事業の発展に対し、多大なるご理解・ご協力を賜り、心より御礼申し上げます。

さて、本組合は2024年10月30日から3日間、ホテルマリナースコート東京において、第85回定期全国大会を開催し、海運・水産業に従事する現場組合員の代表である代議員に討議頂き、第80年度活動方針を決定しました。

新型コロナウイルス感染症の影響も収束し、従来の社会・経済活動を取り戻しつつも、世界・国内情勢は加速度をもち変化を遂げています。

歴史的な円安や地政学リスク等々により、わが国の物価高騰は顕著であり、実質賃金が目減りとならないよう賃上げによる対応が求められていますが、応じられる企業群が鮮明に表れてきております。

そのうえ、あらゆる産業にて労働者不足に陥っており、人材確保には競争力が求められています。

海運・水産業においても、特に海上特殊環境下の労働という劣勢もあり、若手を始めとする後継者の確保について苦慮しており、喫緊の課題です。

日本人船員は我が国の経済・安全保障を支える国益に資する職業であり、後継者の確保が適わなければ、必然と日本経済・安全保障は衰退していくことから、国を始めとする関係者が一体となって船員の確保・育成を図っていくことが急務です。

その他、昨今のカーボンニュートラル実現に向けた化石燃料からの代替への対応、知床半島で発生した海難事故や事故の原因究明がなされていないなかの司法判断、及び関係国間における折衝や摩擦により、航行の安全が脅かされている等々、取り巻く課題は多岐に渡っております。

有事の際には陸上支援を受け難い海上労働において、使用燃料を含めた船舶構造は

特に安全が求められ、毒性の強いアンモニアや爆発濃度範囲が広い水素について、最大限の安全担保が確立されていなければなりません。

また、海難事故の原因究明はその務めである運輸安全委員会が結論付け、刑事裁判も行われるべきであり、各機関が明確に機能しなければ、船員は罪のみを先んじて課せられる等、相当な不安を覚えてしまいます。

今年度、策定した活動方針には、多岐に渡る課題についての対応方針を取りまとめていると共に、本組合はわが国にとって必要不可欠な船員を増やすため、船員ステータス向上、海上労働の安全担保や子供達への海に親しむ活動や「海の日」の固定化など、広く国民に海への理解を深める啓蒙活動等を展開しております。

貴職におかれましては、海運・水産業の維持・発展ならびに船員職業の魅力回復、後継者確保・育成に繋がるよう下記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お願い申し上げます。

記

1. カボタージュ規制の堅持

カボタージュは、国内における港間の貨物・旅客の沿岸輸送を言い、わが国では船舶法第3条により、外国籍船によるカボタージュを禁止しています。

さらには海洋基本法に基づき、2023年（令和5年）4月に閣議決定された第4期海洋基本計画においても、引き続き、安定的な国内海上輸送を確保するため、国際的な慣行であるカボタージュ規制を維持することが明記されています。

カボタージュ規制は、国家の主権・経済安全保障の観点からも、「国内における貨物や旅客輸送を自国の管轄権の及ぶ自国籍船に限るとする。」わが国の国内海運産業を守る重要な政策であり、カボタージュ規制緩和の波及は各事業者の存続・船員の雇用問題など、影響は計り知れません。

そのようななか、先般、北海道・札幌市より、洋上風力発電の関係で内閣府に対し「洋上風力発電の設置・保守に係る外国籍船の船舶の活用」とする特区の申請が行われました。

これはカボタージュ規制の緩和と外国人船員の導入を意図するものであり、到底容認できるものではありません。

つきましては、別紙の第85回定期全国大会において決議された内容を十分にご理解頂き、カボタージュ規制を堅持するよう求めます。

2. 後継者の確保・育成の推進

わが国では少子高齢化を背景に、2010年（平成22年）より人口減少の一途を辿っています。

2023年（令和5年）の出生数は、前年より5.1%減少し、75万8,631人（速報値）となり、戦後最少となっています。生産年齢人口減少によるあらゆる産業で若年労働

者の確保が困難になることが予測されるなか、海運・水産産業においては、すでに高齢化や後継者不足が顕著となっております。

本組合では、次世代を担う子ども達が船や船員に魅力を抱き、若者が職業として船員を志すよう体験乗船や出前講座等の海に親しむ活動を積極的に推進しております。

つきましては、海運・水産産業を持続させるためには船員の確保が必要不可欠であることから、船員確保に繋がるべく国の各種計画や基本方針に明記されている船員の確保・育成に関し、具現化に向けた支援と共に海事思想の普及と拡充を講じて頂きたい。

3. 船員の住民税減免

船員は、家族や陸上社会と離れた海上生活を余儀なくされており、行政サービスの享受が制限されております。

船員の住民税については、平成 24 年度の国土交通省税制改正要望の審議のなか、総務大臣政務官より各自治体の裁量による減免が可能であることが示されており、平成 29 年には、総務大臣より「減免措置を講ずるかは地方分権からの面からも地方自治体の判断であるとし、この見解を各自治体に伝えて差し支えない。」との答弁を得ております。

現在、行政サービスの享受量ではなく、享受を受けることが出来得る環境下ではないこと及び船員確保の重要性について理解のもと、居住を限定しない船員の誘致策などから、新たに 2024 年度（令和 6 年度）より、高知県宿毛市が加わり、6 市 1 町において個人住民税均等割の 2 分の 1 を減免する措置が実施されています。

つきましては、わが国の経済と国民生活を支える船員の重要性をご理解頂き、住民税減免措置の導入を求めます。

4. 船員確保支援策の創設

少子高齢化の進行により、船員の高齢化や後継者不足が深刻となっております。

海運・水産産業は日本経済の維持・発展、そして国民生活の安定に極めて重要な基幹産業であり、海運・水産産業を持続させるためには船員の確保が必要不可欠であります。

住民税減免を初めとする船員確保支援策が示されるなか、広く船員に対する支援策を提案する自治体もみられました。

つきましては、海運・水産産業の振興と担い手不足の解消を目的として支援策の創設を早急に求めます。

5. 海難防止への取り組み

2021 年（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ケミカルタンカーが衝突、内航貨物船が沈没し乗組員 3 名が死亡する海難事故が発生しました。

2022 年（令和 4 年）4 月には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、行方不明となる海難事故、9 月には、神戸港・新港第一防波堤において、パイロットボートが防波堤に衝突し、死傷者が発生した海難事故が発生しました。

安全運航・操業を行うためには、労働環境の整備はもとより、海難事故撲滅に向けた

取り組みは最重要課題です。

つきましては、着実に安全運航に資する検査や監査が行われたうえで船舶の運航が許可されているか等、十分に確認を行って頂き、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。

また、上記の内航貨物船と外国籍ケミカルタンカーが衝突した海難事故については、運輸安全委員会による事故の原因究明がなされないまま、裁判所において刑事事件が先行され、内航貨物船の航海士に刑事罰が言い渡されています。

衝突に至る経緯や経過などを踏まえ原因究明がなされていないなか、司法による一方的な判決は疑問を持たざるを得ません。

本組合は、10月28日付で運輸安全委員会委員長に対して、事故原因の究明と開示を求めています。貴職におかれましても海難事故が発生した際、運輸安全委員会と司法である裁判所の在り方について、ご理解頂きたい。

6. フェリー・旅客船の維持・存続

フェリー・旅客船は、国民生活を支える海上公共交通機関として、島民の移動権を保障していることに加え、大規模自然災害時には陸上交通網が寸断されても、国民のライフラインを確保する等、重要な役割を果たしています。

また、「2024年問題」の解消策として、フェリー等の海上輸送にモーダルシフトが期待されています。

しかしながら、地政学リスクや急激な円安等の影響により燃料油価格は高騰が続き、フェリー・旅客船事業者は厳しい経営を余儀なくされており、さらには航路と競合する高速道路ならびに架橋通行料金の各種割引が打ち出されれば、前例でもあるように減便・減船、航路廃止に追い込まれる事態となります。

つきましては、フェリー・旅客船の維持・存続のため、港湾使用料の減免や「燃料油価格激変緩和対策事業」の更なる延長など、実効ある施策を講じて頂きたい。

7. 「海の日」の固定化ならびに海に親しむ活動

1995年に海の恩恵に感謝し、海洋国家日本の繁栄を願うために、7月20日が「海の日」として祝日化されたものの、2003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20日から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しまいました。

伴って子供たちが海に親しむ機会が減少したことにより、海運・水産業界で活躍しようとする動機を抱き難い現状にあります。

本組合は次世代の海運・水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必要との考えのもと、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する活動を行っています。

つきましては、「海の日」の固定化に向けた支援と海・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頂きたい。

8. 港湾施設の整備

港および航路の安全を守るため、各港には港湾施設の一部であるタグボート、通船および繋離船が常駐しております。

なかには港湾 24 時間フルオープンに対応するため、船員が船内居住を行い、昼夜を問わず港の安全を守っております。

故に港湾施設の整備が施されていないと、船内居住をしている船員の生活に支障を来すことになります。

全国一部では、タグボートなどにおける待機中の定係地および陸電・給水をはじめとする設備が確保されておらず、街灯の設備もない港も実在していることから、船員が安心して就労および休息することができるよう港湾施設の整備について再点検のうえ、不十分な港について整備を行って頂きたい。

9. 無線医療助言事業・洋上救急事業への対応

殆どの船舶において「医師」は乗り組んでおらず、洋上で就労する船員に対する医療システムとして、ILO 海上労働条約 (MLC) にて強制要件として規定されている無線医療ならびに日本水難救済会により実施されている洋上救急事業は、船員の健康と生命を守る重要な制度であります。

しかしながら、地域医療機能推進機構 (JCHO) 運営の横浜保土ヶ谷中央病院・東京高輪病院、日本海員救済会運営の救済会病院で実施されているのは無線医療助言事業であり、施設数も限られています。

また、無線では正確な症状を伝えにくく、適切な処方を受けることが限られ、即座に陸上医療機関に赴けない洋上では、船員の健康と生命に危険が晒されています。

つきましては、陸上と同程度の医療サービスが洋上でも受けられるようインターネットを活用したオンライン診療の導入や道内においても、洋上向けの医療サービスを行う医療施設の設置を講じて頂きたい。

10. 代替燃料への対応

わが国は、脱炭素社会の実現に向け、2050 年 (令和 32 年) までに二酸化炭素を始めとする温室効果ガス (GHG) の排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルを目指しています。

船舶においてもカーボンフリーな代替燃料として従前から危険物質として取り扱われてきた水素・アンモニア等の導入による GHG 削減に向けた技術開発が進められています。

しかしながら、毒性の強いアンモニアや爆発濃度範囲が広い水素は極めて高い安全性が求められ、有事の際は船員の安全のみならず、港湾労働者や船舶係船地付近の住民まで被害が及ぶ可能性が容易に考えられます。

つきましては、国に対しては極めて高い安全性を確保した機器の設置や、その特性を踏まえた船員や供給サイドの安全確保に向けた教育訓練と共に、取り扱い資格の創設など体制整備を求めています。道内におきましても港の安全および船員を始めとした労働者を守る観点により、危険物質を取り扱う燃料としている船舶の配備に注視し

て頂く等、安全に対する体制整備を構築して頂きたい。

11. 漁船の海難事故撲滅と安全な漁業労働環境の確立

自然環境の厳しい海上を職場とする漁船の災害発生率は、全産業の約5倍に達し船舶種類別海難事故隻数の22.7%を占めています。また、死傷者を伴う隻数はプレジャーボートに次ぐ34%となっています。

海難事故は、漁船員の生命と家族の生活に関わる重大な問題であり、計り知れない人的・経済的損失を伴うと共に、危険な作業として認知され、若年後継者が参入しない大きな要因ともなっています。

また、ライフジャケット着用の有無が海中転落者の生存を大きく左右します。

つきましては、ライフジャケット着用義務範囲拡大によって着用率が改善しているものの、さらに安全対策を強化するため、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頂きたい。

12. 違法漁船の廃絶

わが国の排他的経済水域（EEZ）内において、違法操業を行う外国漁船が後を絶たず、わが国漁船の安全操業に危険を及ぼしています。

わが国の漁船は厳格な資源管理の下、設定された漁業枠を求めて操業に苦慮している中で、違法操業を繰り返す悪質な外国漁船の摘発が進んでいません。

オホーツク海では外国漁船による違法力二籠の設置が常態化しており、沖合底曳網漁船の漁具に被害を与えるだけでなく、力二籠回収時の危険な作業による人的被害を受けています。

つきましては、違法外国漁船に対する厳格な取り締まりの実施が行われるよう関係機関に求めて頂きたい。

以 上