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７年２月１７日

要望書（回答）

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。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課　担当）

カボタージュ規制は、国家の安全保障、地域住民の生活物資の安定輸送に寄与しているほか日本人船員の雇用確保及び国内輸送を安定的に行うということなど、海事関連産業や地域経済の振興において、多方面で本制度が重要なものと認識しております。引き続き、国及び北海道の動向を注視してまいりたいと考えております。

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。

【回答】（産業経済部農業水産振興課　担当）

本市においても漁船員の高齢化や担い手不足等は重要な課題と認識しております。本市の漁業協同組合の正組合員数は減少傾向にありますが、若者が職業として船員を志すためにも、漁業者により構成される漁業組合の役割が不可欠です。

本市としても国の各種計画や基本方針を参考に関係機関と連携の上、苫小牧産水産物の魅力を発信し、組合員数の維持及び漁船員の確保につながるよう努めてまいります。

（教育部指導室　担当）

将来、活力に溢れた地域社会が形成されていくうえで、海運・水産業の発展は大変重要であり、社会の担い手となる子どもたちへの海洋教育の重要性を認識しているところです。

学校では、教科の学習において水産業における食糧生産、国際社会における運輸・物流の役割等を学ぶほか、小学校３・４学年で使用する社会科副読本「のびゆく苫小牧」において、海の事故から人や船を守る海上保安部や海上保安官の仕事を掲載するなど、港や船で働く人々の仕事についてより詳しく学ぶ機会を設けております。

また、各校においては関係機関及び地元企業と連携し、海洋環境に関する学習や海事教育に取り組んでおります。今後におきましてもさまざまな機会を通して海に親しむ活動を充実させるとともに、キャリア教育に取り組み、あらゆる職業に対して児童生徒が関心を高め、自己決定できる教育を推進してまいります。

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。

【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、他都市の状況把握に努めているところですが、船員という特殊な労働環境等を考慮しつつも、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。

引き続き、船員に対する個人住民税の減免措置について、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）

食糧、資源・エネルギーの海上輸送が極めて重要でありながら、海運を担う人材である日本人船員の数は減少傾向にあることから、船員の定住促進は、国民生活に大きな役割を果たす海事産業を維持・発展させていく観点からも大変重要であると認識しております。

本市としましては、引き続き、地域の課題や実情の把握、他地域の取組など注視してまいりたいと考えております。

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。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課　担当）

我が国の経済、国民生活に大きな役割を果たす海運を維持・発展させていくためには、船員が安定的かつ継続的に確保されることが不可欠と認識しております。

近年、船員数が著しく減少しているところではありますが、国土交通省の交通政策審議会海事分科会船員部会では、船員を魅力ある職業にするために船員の働き方改革の実現や船員の確保・育成に向けた各種施策が進められております。

行政としましても引き続き国における検討状況や、他市における取組等を注視してまいりたいと考えております。

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おりますが、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。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課　担当）

北海道の海の玄関口としての役割を担う苫小牧港は、国内有数の貨物船やフェリー、又は漁船等といった大小様々な船舶が日夜往来する港湾でもあります。

海難事故について、多くは見張りが不十分な場合や操船不適切等の人為的ミスなど不注意が原因の大半を占めると言われております。

こうしたことから、国では事業者や操縦者等の安全意識の向上を図ることを目的に過去の海難傾向を踏まえ、関係機関・団体と連携し、訪船指導や海難防止講習会の開催、釣り人に対するリーフレットの配布等の啓発活動を展開されております。

本市としましても、物流港湾としての役割を果たし、尊い人命が痛ましい海難事故から守られるよう、国等の取組について引き続き注視してまいりたいと考えております。

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おります。

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。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課　担当）

苫小牧港においては、北海道胆振東部地震の際に、緊急物資支援輸送や災害派遣隊等の受入が行われ、復旧・復興に大きく貢献するなど、有事の際の物流・人流の確保において重要な役割を果たしております。

国内のフェリー運航につきましては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による落ち込みから回復の途上にあるものの、燃油価格の変動などの諸要素も伴って、旅客船事業者の経営環境は依然として厳しいものと理解しているところであります。

国内の基幹的輸送手段である内航海運及び長距離フェリーによる安全･安定輸送について、定期定時運行は不可欠でありますことから、今後の燃料価格等の推移に注視してまいりたいと考えております。

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）

苫小牧港は、北海道の港湾貨物の５割以上取り扱うなど、北日本最大の拠点港湾として極めて重要な役割を担っており、海に対する理解と関心を深める活動は大変重要であると考えております。

また、四方を海に囲まれた日本にとっては、物資の輸送や豊かな食を得る場として欠かせない存在であり、海から受けている恩恵や海洋との関わりを考え、海の月間における取組等に積極的に参画することで、より多くの人々が海の日の意義について改めて考え、親しむ機会を得ることができるよう努めてまいります。

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ければ、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。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課　担当）

現在、苫小牧港では、第１および第２船だまりがあり、タグボートの定係地として、９隻のタグボートが在籍しております。この船だまりへのアクセスは、臨港道路により可能であって、道路には照明灯が配置されており、タグボートが係留している岸壁の近隣に設置されていることから、岸壁への照明効果もある程度あるものと認識しております。

また、陸電設備や給水施設も設置してあり、これを通じてタグボートへの電力供給と給水が提供されております。

今後とも実情の的確な把握を行いながら、これら設備等の維持管理を含めた港湾整備に努めてまいります。

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、日本海員掖済会運営の掖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。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課　担当）

無線医療助言通信は、全国８か所の日本海員掖済会病院（北海道小樽・宮城利府・横浜・名古屋・大阪・神戸・門司・長崎）と、２か所の船員保険病院（東京高輪・横浜）の合計 10 か所の病院で 24 時間 365 日行われておりますが、洋上においては安定的な通信手段の確保が重要となりますことから、通信技術の進展や、船舶におけるこれら通信設備の導入状況等を注視して参りたいと考えております。

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が、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。

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課　担当）

令和６年３月に策定した苫小牧港港湾脱炭素化推進計画では、低・脱炭素燃料のバンカリング体制の構築に向けて取り組むこととしており、LNG バンカリングトライアル及び船舶へのバイオ混合燃料供給実証を行うなど、安全面も含めた確認を実施しているところです。

また、国では船舶の低・脱炭素化に向けて各代替燃料船の安全基準の検討や安全ガイドラインの策定を進めていることから、引き続き国の動向を注視してまいります。

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いただきたい。

【回答】（産業経済部農業水産振興課　担当）

ライフジャケットの着用については、国や北海道等において重要性の周知に努めているほか、苫小牧漁業協同組合においても漁業者に対し、救命胴衣の購入助成や着用徹底について指導しているところです。

本市におきましても、苫小牧漁業協同組合代表理事組合長を所長とした「苫小牧救難所」に対し活動経費の補助を行い、安全対策強化への支援を実施しており、今後におきましてもライフジャケット着用につきまして、関係機関と連携し推進してまいります。

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カニ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、カニ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。

【回答】（産業経済部農業水産振興課　担当）

違法外国漁船によって漁業秩序を脅かす状況が見られる場合は、漁業組合等と連携・協力を図りながら、水産庁、海上保安庁等の関係機関に対して厳正かつ的確な監視取締りを実施していただけるよう求めてまいります。