

海員本発 16-148 号
平成 28 年 12 月 19 日

民進党
代表 蓮舫 殿



海運・船員の政策諸課題に関する申し入れ

貴代表におかれましては、平素より海運・水産産業で働く船員で構成する全日本海員組合の諸活動に対し、深いご理解とご協力をいただいておりますこと、心より感謝申し上げます。

また、本年 11 月に東京・晴海にて開催いたしました本組合の第 77 回定期全国大会に際しましては、細野豪志代表代行のご臨席ならびにご祝辞を賜り、誠にありがとうございました。

さて、海運・水産産業は、四面環海のがわが国において、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、国民生活の安定や経済の維持・発展に大きく寄与している重要な産業です。また、船舶や船員は災害時において大量の物資および人員輸送に重要な役割を果たすなど、その有用性が広く認識されているところです。

外航部門においては、船員の人命を脅かす海賊略奪行為について、平成 27 年以降は海賊対処行動などにより、ソマリア沖・アデン湾での事案はなくなった一方、東南アジア海域や西アフリカ海域における脅威は依然として続いております。

一方、国内における産業基礎物資輸送の約 8 割を担う内航海運は、その産業構造から適正運賃・用船料の確保が困難な状況にあり、また、離島地域を含む地域公共交通機関としての役割も担うフェリー・旅客船は、国による度重なる道路偏重政策などにより、雇用不安や事業存続の危機に直面しております。

水産部門においては、漁業の根幹をなす漁船の高船齢化に伴い、安全性・労働・居住環境の劣化が進み、漁獲物の衛生管理能力が低下するなど、漁船漁業をはじめ水産産業は極めて厳しい環境下に置かれております。

このように、わが国に不可欠な産業を支えている船員を取り巻く環境は厳しく、各部門において政策課題が山積しているほか、全部門に共通する大きな課題として、われわれ船員が将来にわたり安心して就労できる「平和な海」の維持はもとより、海運・水産産業における高齢化・後継者不足への実効性のある諸施策の実施が必要不可欠です。

貴代表におかれましては、わが国における国民生活の安定や経済の維持・発展に寄与する船員の現状をご理解いただき、政策的対応を要する諸課題につきまして一刻も早い対応を、別紙のとおりお願い申し上げます。

以 上

(別 紙)

1. 船員後継者の確保・育成について

海洋立国であるわが国において、経済の維持・発展や国民生活の安定に大きく貢献する船員の存在は欠かせないものとなっています。しかしながら、海運・水産産業に従事する船員数の減少には歯止めがかからず、高齢化の進展とともに後継者不足も深刻な課題となっております。

日本人船員の計画的増加に向け、海洋基本計画や水産基本計画などに明記されている、船員の確保・育成を実現するための実効ある施策を講じるとともに、次世代を担う船員志望者の裾野拡大に向け、若者が船員職業に関心を持つような施策を実施していただきたい。

2. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

将来の海運・水産産業を担う後継者の確保・育成を推進する上で、船員養成教育機関はその核となる機関であり、国土交通省所管の海上技術学校・短期大学校への入学希望者や求人数は近年増加傾向にあります。また、文部科学省所管の商船系大学においても入学倍率は高水準が続いており、商船系高専への求人数も増加しています。こうした状況を踏まえ、船員の後継者を確保・育成するためにも、船員養成教育機関の維持や定員拡大に向けた取り組みを推進していただきたい。

3. 情報通信インフラの整備について

地域社会や家族と遠く離れた海上という特殊な環境の下で就労する船員にとって、船の安全運航に欠かせない気象・海象情報の取得や、緊急時における無線医療体制の維持はもとより、船員の生活環境の改善やメンタルヘルスケア、家族とのコミュニケーションや陸上社会との繋がりを保つためにも、海上における情報通信インフラの整備は必要不可欠なものとなっています。近年は通信技術の進展により、船舶においてもインターネットの利用環境の整備が進んでいるものの、大容量高速インターネットを安価に利用できる環境には至っておらず、日本沿岸航行時における携帯電話・地上デジタルテレビ放送の電波の不感地帯も未だ存在することから、船陸間通信を充実させる取り組みを早急に講じていただきたい。

4. 船員税制確立への取り組みについて

船員は「離家庭性」や「離社会性」といった特殊な労働環境の下にあり、このことは後継者不足の一因にもなっています。現在、住民税については、平成

26 年度から三重県四日市市において、平成 28 年度には三重県鳥羽市において、船員に対する住民税の減免措置が講じられています。また、多くの海運先進国において、自国船員の確保に向けた政策として実施されている税制上の措置について、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、ならびに後継者の確保のため、わが国においても、他の海運先進国と同等の制度を導入することが必要不可欠であります。住民税の減免を他の自治体に波及させるとともに、国策としての船員の政策減税を実現していただきたい。

5. 海に親しむ活動の推進について

海運・水産産業における後継者不足を解消するため、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た、中長期的な視点からの取り組みはその重要性を増しています。初等・中等教育の段階において、教科書の教科書の海・船・船員などに関する記載内容を充実させるとともに、海に親しむ体験活動の機会を児童や生徒に提供することなどにより、次世代を担う子どもたちの海や船への関心を高め、船員職業の認知度の向上にも繋がる施策を講じていただきたい。

6. 「海の日」の7月20日固定化

国民の祝日「海の日」は平成8年に実現しましたが、平成13年に「国民の祝日に関する法律」が改正されたことにより、7月20日から7月の第3月曜日へと変更されました。そのため、「海の恩恵に感謝し、海洋国家日本の繁栄を願う」という本来の趣旨が薄れつつあります。「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、船員の後継者確保、さらには海事産業の発展にも繋がります。このような観点から、海洋国家日本として、「海の日」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。

7. 海難事故の撲滅と安全対策

わが国では船舶幅輦海域や航行の難所が多いため、海上交通法規や航路管制、大型外国船舶や危険物積載船舶への水先人の強制乗船など、事故防止のための対策が講じられています。しかしながら、近年は海上交通法規などに不案内な外国船舶による海難事故が後を絶たない状況にあります。

海難事故は、船舶・積荷の損傷や大規模な海洋環境破壊をもたらすのみならず、尊い人命にも危険を及ぼしかねません。航海における安全を確保する観点から、安易な海上交通法規や乗組員定員数の変更などの規制緩和を抑制するとともに、水先人やタグボートの利用、AIS や VHF の情報を活用した見張り体制の構築、ライフジャケット着用の徹底などの啓蒙活動を推進していただきたい。

8. 交通政策基本計画の推進について

平成 27 年 2 月 13 日に閣議決定された交通基本計画には、バランスのとれた交通体系の整備やモーダルシフトの推進、離島住民の生活航路の維持、大規模自然災害時における船舶による支援物資輸送などが明記されました。地域住民の日常生活に不可欠な交通手段として、また災害時における輸送手段としても大きな役割を果たす安定的な海上輸送体制の確立を実現すべく、交通基本計画の具現化に向けた取り組みを推進していただきたい。

9. 海賊略奪行為に対する対策について

近年増加傾向にある東南アジア海域における海賊対策の一層の促進、ひいては海賊問題の根絶に向け、ReCAAP「アジア海賊対策地域協定」の強化などに取り組むことにより、更なる船員と船舶の安全確保を図っていただきたい。

また、ソマリア（東アフリカ）アデン湾における海賊行為の防止・根絶に向け、海賊対策の一層の促進と国連関係機関への働きかけをしていただきたい。さらに、インド洋沿岸国および関係当事国のコーストガードとの連携による護衛体制の構築により、インド洋沿岸における日本関係船舶などの航行安全確保をしていただきたい。

10. 漁船の代替建造への取り組み

国民が必要とする食用水産物の安定的な供給が可能となる生産体制の構築が求められている一方で、漁業の根幹をなす漁船の高船齢化が進んでいます。漁船の高船齢化は、生産性の低下や生産者魚価の低迷を引き起こす要因となっていることから、高船齢化し老朽化した漁船の代替建造が喫緊の課題となっています。現在実施されている「漁業構造改革総合対策事業（もうかる漁業）」は、資源管理や収益性だけではなく安全性や居住環境の向上に繋がることから、漁船漁業の維持・存続を可能とする重要な事業として継続していただきたい。

11. 世界の水産物資源管理と違法漁船の廃絶

人類が将来にわたり水産物を持続的に利用するため国際的な漁業管理措置が様々な機関によって講じられています。しかし、漁業資源を持続的に利用するための規制措置を遵守せず無秩序に操業を行い、資源保存管理に悪影響を与えている IUU 漁船（違法・無報告・無規制）が国際的な問題となっています。国際機関や地域漁業管理機関と連携のうえ、わが国漁船の外国船籍化（FOC 化）および IUU 漁船の廃絶に向け、実効ある取り締まり体制の構築を図っていただきたい。

1 2. 遠洋マグロ漁船の順法精神と適格性

海外漁業船員労使協議会（海船協）のマルシップ手続きを行わず、外国人漁船員を違法に乗船させている日本船籍の遠洋マグロ漁船が存在しており、過去には海難事故によって日本人船員が乗船していなかった事例もあります。このような安全・労働関係法令を無視する FOC/IUU 漁船の存在は、わが国の違法漁船廃絶を含む資源管理政策に疑念を持たれるだけでなく、国際的な非難を受けかねません。安全・労働関係諸法令を無視する悪質な企業については、厳正な処分が早期に実施されるよう、ご対応いただきたい。

1 3. 水産物輸入規制の強化と輸出促進

わが国は、輸入・消費大国として地域漁業管理機関（RFMOs）などの資源管理措置を遵守せず採捕された魚介類や衛生管理が徹底されていない水産物の輸入規制強化と、日本漁船の安易な FOC 漁船化を厳格に阻止するため「外国人漁業の規制に関する法律」の適正な運用による実効ある規制をしていただきたい。一方、世界的な人口増加と途上国の生活水準向上に伴い食生活の多様化が進み、国際的に水産物需要が高まっており、わが国の水産物は徹底した衛生管理がされていることから安全で安心な水産物として国際的な需要も増加傾向にあります。水産物の輸出拡大は、水産業における雇用と収入を創出するため重要であり、海外市場の積極的な開拓を進める政策の促進と継続を図っていただきたい。

1 4. 適正な生産者魚価の確立と漁業用燃料油高騰への対策

近年、世界の食用水産物価格は上昇傾向となっており、わが国の水産物平均産地価格も上昇傾向が続いています。しかし、水産物の生産量は天候・海況に左右され好不漁が極端なこともあり、安定した生産者魚価の形成が難しい状況となっています。基準収入から一定以上減収が起きた場合に減収を補填する「漁業収入安定対策事業」は健全な漁業経営を確保する施策として継続していただきたい。また、燃料油価格が上昇した場合に一定額を補填する「漁業経営セーフティーネット構築事業」についても、「漁業収入安定対策事業」と併せて漁業経営を安定させる事業として継続していただきたい。

1 5. 捕鯨対策（IWC と反捕鯨団体の妨害行為への対策）

今年度で終了となった「第二期北西太平洋鯨類捕獲調査（JARPN II）」に代わり、新たに発表された「新北西太平洋鯨類科学調査計画（NEWREP-NP）」を来年度より確実に実施していただきたい。また、商業捕鯨の再開という、わが国の基本方針を具現化し、国内外に捕鯨継続の意思を示すためにも老朽化した捕鯨母船の代替建造を支援していただきたい。一方で、新たな妨害船を建造し鯨類

科学調査事業の妨害を表明している反捕鯨団体の危険な行為も想定されていることから、調査事業に従事する乗組員と調査船の安全を確保する対応策を講ずるとともに、法律の制定や現行法の改正に向け関係省庁と連携し取り組んでいただきたい。

16. 海洋資源調査の拡大

国産のエネルギー・鉱物資源に恵まれないわが国では、燃料資源を国外の資源に依存せず適正な価格での安定供給を確保し自給率を向上させることが国民の悲願となっています。平成25年に策定された「海洋基本計画」に基づいて海洋鉱物資源、石油や天然ガスなどの探査・開発を行うことは、海洋権益の拡充政策として極めて重要であることから、海洋資源調査事業の拡充を図っていただきたい。

17. 漁業最低賃金の設定

漁船員の最低賃金は、遠洋まぐろ漁業、大型いか釣り漁業、大中型まき網漁業、沖合底曳網漁業にのみ金額が設定されており、未だ多くの漁業種において最低賃金額が設定されておられません。漁業最低賃金は、漁船員のセーフティーネットとなることから4業種以外の漁業種についても早急に最低賃金額を設定していただきたい。

18. 日本人漁船員の確保育成

わが国の漁船漁業は、国民に食用水産物を供給しつつ漁港を中心とした経済の基幹産業として地域の経済発展と雇用創出に貢献してきました。一方で、船主経営の困窮を理由に人件費削減のため日本人後継者の参入を抑制し外国人の乗船率を拡大してきた業界では、高齢化に伴う船舶職員の退職者が増加しており、船舶職員不足から係船・廃業を余儀なくされることが現実となっています。国民に安全・安心な水産物を供給する体制を確立するため、日本人漁船員の後継者確保・育成を行う環境整備を強化していただきたい。

19. 水産関係教育機関と連携した漁船員後継者確保・育成対策

水産教育を廃退させる総合高校との統合や学科・専攻科の統廃合・廃止は、次世代の漁業を担う若年後継者育成・確保を阻害することから、水産高校をはじめとした水産関係教育機関の存置を図る施策を関係省庁と連携して講じていただきたい。また、漁船漁業の将来を担う小中学生の海洋と漁業へ関心を高めるため、各地域で実施されている漁船の見学や体験乗船、沿岸での漁業体験を関係省庁・関連団体と連携して実施していただきたい。

20. カボタージュ規制の堅持について

自国内での貨物・旅客の輸送を自国籍船に限定するカボタージュ規制を緩和することは、内航海運やフェリー・旅客船事業者の存続問題、ひいては、日本人船員の雇用問題に発展します。また、瀬戸内海をはじめとする複雑な海域が多数存在しているわが国においては、海域特性や海上交通ルールに不案内な外国籍船の増加は、沿岸航行における安全上の問題も惹起しかねません。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。

21. 船用燃料油補助政策への取り組み

内航海運、フェリー・旅客船の経営に大きな影響を及ぼす燃料油価格は、平成26年末頃より値下がりに転じてきましたが、中東情勢などの地政学リスクの影響を受けやすく、依然として不安要素は払拭されていません。安定的な海上輸送を維持するため、助成金の制度確立など、抜本的な燃料油補助政策を樹立していただきたい。また、軽油引取税の免税措置は平成30年3月末まで、地球温暖化対策税の還付措置の期限は平成29年3月末までの時限的なものとなっていることから、これらの措置を恒久的なものとしていただきたい。

22. フェリー・旅客船の維持・存続について

フェリー・旅客船は、6800余の島しょを有するわが国において、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、大規模自然災害時においてもその有用性が評価されているところです。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。

国は環境にやさしい輸送モードとして船舶へのモーダルシフト政策を打ち出していることなどから、わが国におけるフェリー・旅客船の重要性を再度認識いただき、港湾使用料の減免や燃料油補助政策、離島航路事業者への適切な支援措置や予算配分をはじめとするフェリー・旅客船航路の維持・存続のためのあらゆる施策を講じていただきたい。

23. 本四架橋における料金收受業務の維持・存続について

料金收受業務委託会社は、本四架橋の供用開始により離職を余儀なくされた船員の受皿として設立されましたが、国策による道路公団の民営化に伴い、委託料の大幅な削減など本四特別措置法の立法趣旨に相反した対応が行われてきました。政府は今後、本州四国連絡高速道路株式会社と西日本高速道路株式会

社の合併が必要であるとしていますが、料金収受業務の設立に関する歴史的背景が忘れ去られ、一方的な合理化が行われれば、再び国策による雇用不安が発生することが懸念されます。

本州四国連絡高速道路株式会社と西日本高速道路株式会社の合併いかんに関わらず、本四特別措置法の立法趣旨に立ち返り、本四架橋料金収受業務に従事する組合員の雇用と生活を守る施策を講じていただきたい。

24. 船内廃棄物の受け入れ施設の充実について

国が推進する港湾運営民営化により、港湾運営事業者は船舶からの廃棄物について、受け入れ義務が求められているにもかかわらず、国内の多くの公共バースにおいては、廃棄物処理業者の紹介などにとどまり、船内廃棄物を陸揚げできる施設・体制が整備されていない港湾も多いため、船内生活に支障をきたしております。国内の港や公共岸壁における廃棄物受け入れ施設を早期に充実させるとともに、外航船舶についても、海上という特殊な環境で勤務する船員の負担軽減につながるよう、船舶の運用実態に即した税関・入管や船舶衛生検査の柔軟な対応など、各種行政サービスの利便性の向上に取り組んでいただきたい。

以 上

船員を予備自衛官補とする動きに断固反対する決議

われわれ船員は、安全で効率的な運航および安全荷役に努め、国民生活の安定と日本経済の維持・発展に貢献することを本分としており、予備自衛官補となるために船員となったわけではない。したがって、船員自らが安全を確保できない環境、身分、地位、条件を国家によって強要されることは断じて容認できるものでない。

先の大戦では、民間船舶や船員の大半が軍事徴用され物資輸送や兵員の輸送などに従事した結果、1万5518隻の民間船舶が撃沈され、6万609人の船員の尊い命が犠牲となった。本組合は、この悲惨な体験を糧に「再び海を戦場にしてはならない」「戦火の海に船員は二度と行かせない」との誓いのもと、恒久的な海の平和を希求する活動を継続している。

本組合は、産別組織として海上を職場とする船員が安心して働き、家族が安心して海上に送り出すことができる職場環境を求め、「世界の平和」と「平和な海」を強く希求する活動を展開する。

以上の認識に立ち、ここに下記の決意を新たにするものである。

記

本組合は、民間人である船員を予備自衛官補とする動きに対し、断固として反対する。

以上決議する。

2016年11月11日

全日本海員組合
第77回定期全国大会

「久里浜一金谷」航路の存続を求める決議

東京湾フェリーは、公共交通機関として神奈川県久里浜港と千葉県金谷港を結ぶ海の国道ともいえる重要な航路であり、地域経済・地域住民の生活を支えている。

また、大規模自然災害の発生により陸上インフラが寸断された場合の代替輸送路確保や東京湾横断道路（アクアライン）渋滞緩和など、「久里浜一金谷」航路は重要な役割を担っている。

しかしながら、東京湾横断道路では1997年（平成9年）12月の供用開始後、社会実験と称した様々な通行料金割引が行われており、2014年（平成26年）3月末をもって終了するとしていた普通車800円のETC通行料金割引制度についても国・千葉県が方針を変え、「当分の間」継続することを打ち出すなど、恒久化が進みつつある。

既に民営化されている高速道路会社に対し多額の税金を投入する国や千葉県の施策により、東京湾横断道路と競合する東京湾フェリーは不公平競争を強いられ、輸送量の減少などによる経営の悪化から減便・減船を余儀なくされ、労働条件の低下や雇用問題にまで発展してきた。

このように本来の償還計画から逸脱し、受益者負担の原則を無視した公正な競争を阻害するバランスを欠いた政策は、許されるべきものではない。

以上を踏まえ、「久里浜一金谷」航路は、地域の経済交流と地域活性に資する重要な役割を果たし、大規模自然災害時における物資輸送・被災者支援として必要不可欠であることから、下記の支援策を早急に実施するよう国・千葉県に対し強く求める。

記

国・千葉県は、東京湾横断道路に対して行っている政策と同様に「久里浜一金谷」航路存続に向けた、実効ある支援措置を講じること。

以上決議する。

2016年11月11日

全日本海員組合
第77回 定期全国大会

公平・公正な公共交通体系の確立と 本四架橋で働く組合員の雇用と生活を守る決議

わが国は 6800 余の島しょを有しており、国内間輸送を担うフェリー・旅客船は国民の生活と産業を根幹から支える極めて重要な公共交通・輸送機関であり、国民の移動権を確保する生命線を担っている。

また、大規模自然災害発生時においては、陸上交通網が寸断される中、海上輸送機関として迅速な物資輸送に貢献してきたことは周知の事実である。多くの地方自治体においても、近い将来に発生が予測されている大地震をはじめとした大規模災害に備え、防災計画に基づき災害時における船舶による輸送協定を締結するなど、その必要性が強く認識されている。

しかしながら、国は多額の国費を投入し、高速道路・架橋通行料金の大幅な引き下げ、さらには大口・多頻度割引制度を継続するなど道路偏重政策を推し進めており、国内間を運航するフェリー・旅客船事業者は不公正競争を余儀なくされ、減便・減船・航路廃止に追い込まれてきた。

一方、架橋建設に伴う転業・転職の場である架橋料金收受業務に対して、公団民営化による委託料の大幅な引き下げや設備の合理化による人員削減が進められてきた。また、架橋建設における償還計画を無視した本州四国連絡高速道路株式会社と西日本高速道路株式会社との合併が示唆されており、料金收受業務の設立に関する背景が忘れ去られ、一方的な合理化が進み、組合員の雇用と家族の安定した生活が奪われることが危惧される。

以上を踏まえ、偏った国の政策に断固反対し、公平・公正な公共交通体系の確立とフェリー・旅客船の維持・存続のための支援策ならびに本四架橋料金收受業務に従事する組合員の雇用と生活を守る施策を下記のとおり強く求める。

記

1. 国および地方自治体は、不公正競争を強いられているフェリー・旅客船事業者に対し、実効ある支援策を講じること。
2. 国は、本州四国連絡高速道路株式会社と西日本高速道路株式会社の合併いかんにかかわらず、本四特別措置法の立法趣旨に立ち返り、組合員の職域が二度と脅かされることのないよう、雇用と生活の安定が図れる措置を講じること。

以上決議する。

2016年11月11日

全日本海員組合
第77回定期全国大会