



民進党

代表 大塚 耕平 殿

海員本発 18-002 号  
平成 30 年 1 月 31 日

全日本海員組合  
組合長 森田 保己

全国海友婦人会  
会 長 酒井 智代子

### 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、本組合の諸活動に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、去る 11 月に沖縄にて開催しました第 78 回定期全国大会に際しまして、ご祝辞を賜りまことにありがとうございました。

さて、わが国において海運・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。さらに、災害時に船舶は大量の物資および人員輸送を担うなど、その有用性が広く認識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。

各部門におきましても様々な政策課題が山積しております。

外航部門では、平成 27 年以降ほぼ発生していなかったソマリア沖・アデン湾での海賊等事案が本年に入り複数件発生するなど、依然として撲滅には至っておらず、東南アジア海域や西アフリカ海域での脅威も続いております。

一方、内航海運では、適正運賃・用船料の確保が困難な状況にあり、フェリー・旅客船では、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。

水産部門では、漁船の高船齢化が進み、船体や漁労設備の能力劣化による生産力低下や漁獲物の鮮度保持能力の低下など、極めて厳しい環境下にあります。

貴代表におかれましては、上記をはじめ、わが国における船員の現状をご理解いただき、別紙の諸課題につきましてこれまでもお願いしているところですが、一刻も早い実効性のある対応を切にお願い申し上げる次第です。

以 上

(別 紙)

### 1. 船員後継者の確保・育成について

船員は、海上物資輸送・旅客輸送や水産資源の安定的な供給などを通じ、わが国経済の維持・発展や国民生活の安定に寄与していますが、そ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も深刻な課題となっております。

政府は、国民生活を維持するうえで最低限必要な外航日本人船員を約 5500 人と試算し、海洋基本計画では 2008 年度から 10 年間で 1.5 倍に増加させるとの方向性が示されています。しかしながら、外航日本人船員は 2016 年において 2188 人にとどまっており、増加の傾向が見られません。また、内航船員については将来的に 2100～5100 人が不足すると試算されており、これまで様々な施策（トン数標準税制や船員計画雇用促進等事業など）が講じられてきましたが、船員不足を解消するには到底至っておりません。

国の試算に基づき、日本人船員を計画的に増加させるべく、海洋基本計画や本年 6 月に取りまとめられた内航未来創造プランなどに明記されている船員後継者の確保・育成に向けた具体的な施策の実施とともに、その予算についてもしっかりと確保していただきたい。

さらに、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海事広報や海事思想の普及を図っていただきたい。

### 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、その核となる船員養成教育機関の拡充が必要不可欠です。

内航未来創造プランには、現在 390 名となっている海技教育機構の養成定員を 500 名規模に段階的に拡大するとの目標が明記されました。また、2016 年の海技教育機構と航海訓練所の統合に際しては、国会で「日本人船員の増加に資する体制の強化や支援措置の充実など万全の措置を講ずること」との附帯決議が採択されていますが、予算は削減され続けています。海上技術学校・短期大学校への入学希望者や求人数が一定の高水準を維持している近年の状況を踏まえ、海技教育機構の養成定員の拡大に向けた具体的施策と、それに伴う受け入れ体制の整備に必要な予算の確保を図っていただきたい。

文部科学省所管の商船系大学の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ることから、これらの入学定員の拡大とその維持に必要な予算の確保を図っていただきたい。

### 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下で就労する船員にとって、安全運航に欠かせない気象・海象情報の取得や緊急時の無線医療体制の維持、家族とのコミュニケーションや陸上社会とのつながりなどの観点から、海上での情報通信インフラの整備が必要不可欠です。

近年の通信技術の進展により、各船でインターネット利用環境の整備が進んでいますが、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りません。また、日本沿岸航行時の携帯電話や地上デジタルテレビ放送といった電波の不感地帯も依然として存在しています。

後継者不足が深刻な課題となっている海運・水産産業に若い世代を呼び込むためには、インターネットを安価に不自由なく使用できることや携帯電話の利用環境の整備が欠かせません。また、海難事故の通報や防止、海上交通の安全確保の情報を受けるためにも、携帯電話の電波の不感地帯解消が必要です。

大容量高速インターネットを安価に使用できる環境整備や日本沿岸航行時の携帯電話や地上デジタルテレビ放送の電波の不感地帯解消を図るべく、船陸間通信を充実していただきたい。

#### 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、このことが後継者不足の一因にもなっています。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います。わが国においても、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ため、同様の制度導入が必要不可欠です。

行政サービスの受益が一定程度制限される船員に対し住民税の減免が三重県四日市市と鳥羽市で実施されています。住民税を減免する自治体の拡大に向けさらなる支援を図っていただきたい。

また、関係行政機関と連携を図り、国策としての船員の政策減税（所得税減免）の導入に向けて取り組んでいただきたい。

#### 5. 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、次世代を担う子どもたちに海や船の魅力を伝え、船員職業の認知度の向上につながる取り組みを推進していただきたい。

#### 6. 「海の日」の7月20日固定化

1995年に「海の恩恵に感謝し、海洋国家日本の繁栄を願う」との趣旨で祝日化された「海の日」は、2001年の祝日法改正により7月20日から第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、船員後継者の確保、さらには海事産業の発展にもつながるものであり、海洋立国日本として、「海の日」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

わが国では船舶輻輳海域や航行の難所が多く、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、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 の情報などを有効活用した見張りの徹底、着用が義務化されたライフジャケットの完全着用、海難事故防止などに関する知識を有する安全推進員の養成など、海難事故撲滅に向けた啓蒙活動を強化していただきたい。

## 8. 海賊略奪行為への対策について

ソマリア沖・アデン湾における海賊対処行動については、昨年末に従来の護衛艦2隻体制から1隻体制へと変更されました。その一方で、本年に入り同海域での事案が複数件発生していることから、船員と船舶の安全を確保すべく、海賊等事案の防止・根絶に向けて、護衛艦を従来の2隻体制に拡充するなど、海賊対策の一層の促進と国連関係機関への働きかけを関係行政機関と連携のもと図っていただきたい。また、東南アジア海域やインド洋沿岸域での海賊対策について、アジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP) の強化を図っていただきたい。

## 9. 漁船の代替建造への取り組み

国民の重要な食料である水産物の安定的な供給が可能となる生産体制の構築が必要となっている状況の下で、漁業生産の根幹をなす漁船の高船齢化が進んでいます。プライベートな空間を確保できない船内居住区やインターネットなどの通信手段が常時使用できない船内生活や劣悪な労働環境の改善が遅々として進んでいません。そのことが、漁業従事者の定着率を阻害し若年後継者が参入しない要因ともなっており、老朽化した漁船の代替建造が喫緊の重要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、漁船員の定着率を向上させ、若年後継者が参入できる改革型漁船の建造を促進する重要な事業として継続していただきたい。

## 10. わが国の漁業生産量と食用水産物の確保

わが国の漁業生産量が1980年代後半から頭打ちの状況となっています。特に、わが国周辺海域では地球温暖化の影響による海況変化によって、多くの魚類が適水温を求め広範囲に生息海域を移動していると推測され、探索海域も拡大し漁獲量も大幅に減少しています。一方、わが国は国民が必要とする水産物の消費量のうち約55%を輸入に頼る状況となっています。水産物は、世界規模での不漁と国際的な需要拡大で価格の上昇が続いており、国民が安価で安定的に購入できる水産物の確保

が難しくなっていることから、わが国の現有漁船勢力を維持しつつ生産性を確保する政策を実施、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持続的に水産資源を利用するため、世界の主要海域で厳格な資源管理措置が講じられ、わが国の排他的経済水域においても様々な魚種で資源管理措置が実施されています。その一方で、わが国排他的経済水域内のオホーツク海や日本海中央部において外国漁船の違法操業が横行し、わが国の水産資源と船舶の安全航行を脅かす事態が生じていることから、実効性のある厳格な監視と漁業取り締まりの強化を継続していただきたい。

#### 12. 水産物輸入規制の強化と輸出促進

わが国は世界 130 カ国を超える国々から約 1 兆 6000 億円の水産物を輸入している世界有数の輸入・消費超大国であり、そのため世界の水産資源に対する管理監督責任があります。水産物を適正に管理しない国家や地域漁業管理機関の定めた規則に従わずに水揚げされた漁獲物を、わが国市場から排除することが重要になっています。わが国に輸入される水産物全てが「非 IUU 漁業」で生産されたことを示す証明書の添付を義務付け、IUU 漁業で生産された水産物の輸入禁止・阻止を講じていただきたい。

また、「外国人漁業の規制に関する法律（外規法）」の厳格な運用によって、日本漁船の外国船籍化（FOC 漁船）を阻止する実効ある規制強化をしていただきたい。

#### 13. 捕鯨対策

2017 年 6 月に制定された「商業捕鯨の再開等のための鯨類科学調査の実施に関する法律」において、鯨類科学調査を国の責務で実施し、商業捕鯨の再開を目指すことが定められました。現在、新南極海鯨類科学調査計画（NEWREP-A）および新北西太平洋鯨類科学調査計画（NEWREP-NP）がそれぞれ 12 年間にわたり実施されることとなっています。調査捕鯨の着実かつ安全な実施と商業捕鯨の早期再開に向け、船齢 30 年を迎える捕鯨母船の早期代替建造と暴力的反捕鯨団体による妨害活動への対策を強化していただきたい。

#### 14. 海洋資源調査の拡大

エネルギー資源・鉱物資源に恵まれないわが国では、他国の資源政策や投機に左右されない安定的なエネルギー資源の確保が極めて重要となっています。一方、わが国排他的経済水域の海底および大陸棚にはエネルギー資源・鉱物資源が豊富に存在していることが明らかになっています。わが国の安定的なエネルギー資源確保に向け、2018 年に見直される「海洋基本計画」において研究調査船を用いた海底鉱物資源の調査・開発の方針を継続していただきたい。

## 15. 日本人漁船員の確保育成

水産業は、国民の生命維持に欠かせない水産物を安定供給する使命と責務があり、水産業の主体をなす漁船漁業の維持・存続が必要不可欠となっています。しかし、漁船漁業で就労する日本人漁船員の不足が顕著となり、漁船漁業の存続が危惧される状況となっています。特に、海技資格受有者の不足が深刻となっており、船舶職員不足により係船・廃業を余儀なくされる漁船も出現しつつあります。船主経営の困窮を理由に日本人漁船員の採用を抑制し、労働力を安価な外国人漁船員に依存してきた漁業種では、日本人漁船員と同時に船舶職員の確保が非常に困難となっています。

こうした状況を打開すべく、日本人漁船員を確保・養成するための「漁船乗組員確保養成プロジェクト」が官学労使で設立されました。同プロジェクトは、水産基本計画に定められた「新規就業者の確保・育成」「海技士等の人材の確保・育成」「水産教育の充実」など後継者確保・育成を支援するプロジェクトとして継続と拡充をしていただきたい。

## 16. 外国人漁船員の権利擁護強化

現在、外国人漁船員を含む全漁船員の労働条件・社会保障の担保が国際的な関心事となっており、外国人漁船員の権利擁護を強化するため、世界各国で2017年11月16日に発効したILO188号条約（漁業労働条約）の批准手続きが進んでいます。わが国においても漁船マルシップ制度や外国人技能実習制度を通じて、多くの外国人漁船員、外国人技能実習生が漁業・養殖業に従事していることから、わが国漁船で就労する外国人漁船員の権利擁護のためにも、ILO188号条約を速やかに批准の上、早急に国内法制化していただきたい。

## 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、沖合底曳網漁業の4業種に金額が設定されていますが、未だ近海まぐろ延縄漁業、近海・遠洋かつお一本釣漁業をはじめ多くの漁業種において最低賃金額が設定されていません。

最低賃金制度は、労働者の生活の安定や事業の公正な競争の確保、国民経済の健全な発展に寄与する制度であることから、全漁業種に対する最低賃金額を早急に設定していただきたい。

## 18. 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、OPECの原油減産合意などを受け上昇傾向にある中、今後も中東情勢などの地政学リスクの影響を受けることが懸念され、依然として不安要素が残されています。

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。

一方、軽油引取税の免税措置は2018年3月末まで、地球温暖化対策税の還付措

置は 2020 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化していただきたい。また、2020 年 1 月より開始される SOx 規制強化に向けた具体的な対応策を早急に検討していただきたい。

#### 19. 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の緩和は、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、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、現行のカボタージュ規制を堅持していただきたい。

#### 20. フェリー・旅客船の維持・存続について

フェリー・旅客船は、400 余の島しょに人々が暮らすわが国において、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ます。また、わが国は地震や水害など自然災害を受けるリスクが高いと言われる中、これまで発生した大規模自然災害時においてもその必要性が認識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。

交通政策基本法の理念に基づき、重要な交通インフラの一つであるフェリー・旅客船の航路存続に向け、港湾使用料の減免、離島航路事業者への適切な支援措置や予算配分など、あらゆる施策を講じていただきたい。

#### 21. 「久里浜一金谷」航路の存続について

「久里浜一金谷」航路に就航するフェリー事業者は、1997 年の東京湾横断道路（アクアライン）供用開始後、社会実験と称した料金割引や ETC 利用普通車通行料金を 800 円とする大幅割引の継続により不公正競争を強いられています。その影響により、唯一残った事業者は経営の悪化が進み、減船・減便を余儀なくされ、航路存続が危惧されるなど厳しい状況におかれています。

「久里浜一金谷」航路の維持・存続に向け、国および関係地方自治体において適切な支援策を講じていただきたい。

#### 22. 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としています。料金收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。

両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、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講じていただきたい。

### 23. 船内廃棄物の受け入れ施設の充実について

MARPOL 条約附属書Vの改正により、2013年より原則として廃棄物の洋上投棄が禁止され、「締約国は廃棄物の受け入れ施設を港及び係留施設に確保しなければならない」とされています。また、国が推進する港湾運営民営化により、港湾運営事業者に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では廃棄物処理業者の紹介などの対応にとどまっております。焼却灰、期限切れ医薬品、救命備品などのほか、船内廃棄物を陸揚げできる施設・体制が整備されておらず、衛生面を含めて船内生活に支障をきたしていることから、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していただきたい。

### 24. 税関、入管、船舶衛生検査の柔軟な対応と利便性の向上について

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、関係行政機関との連携のもと、外航船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を図っていただきたい。

以 上



## カポタージュ規制堅持を求める決議

カポタージュ規制は、自国における海運事業および船員の維持、国内産業物資の安定輸送、安全保障の観点から、物資や旅客の国内間輸送は、自国籍船に限るというもので、国際的にも主流となっている重要な海運政策である。わが国においては船舶法第3条に規定されており、国内海運による安定的な輸送ならびに日本経済と国民生活の維持・発展に寄与している。

国は大規模自然災害時、救援物資や避難住民輸送のため必要があれば、海上運送法の航海命令等を出すことができるが、これは主権のおよぶ日本籍船であるからこそ可能なことである。

しかしながら、政府は2010年（平成22年）、沖縄県において、一部港と本土間の輸送に限定し外国籍船による国内間輸送を認めたことにより、長年堅持されてきたカポタージュ規制に風穴を開けた。

その後、カポタージュ規制の重要性を鑑み、政府は2013年（平成25年）、海洋基本計画においてその維持を盛り込んだが、いまだに一部地方自治体や経済界などから、規制緩和に関する要望が見受けられる。

カポタージュ規制が緩和・撤廃されれば、海上交通ルールを熟知していない多くの外国籍船がわが国の幅狭した複雑な沿岸海域を航行することとなり、海上交通の安全確保に支障をきたす恐れがある。また、運航コスト面で太刀打ちできない国内海運事業者は事業撤退・廃業を余儀なくされ、日本人船員の雇用が奪われることにより海技の伝承が途絶え、海洋国家として立ち行かなくなることは必然である。

以上を踏まえ、本組合は引き続き、国および地方自治体に対し、国際的な慣行となっているカポタージュ規制の重要性を正しく認識するよう下記のとおり求める。

### 記

国および地方自治体は、日本経済・国民生活の安定および、大規模自然災害時における救援物資や避難住民の輸送などの観点から、国内海運による海上安定輸送の重要性を再認識し、カポタージュ規制を恒久的に堅持すること。

以上決議する。

2017年11月8日

全日本海員組合  
第78回定期全国大会

## 海上公共交通機関であるフェリー・旅客船の維持・存続と 本四架橋で働く組合員の雇用とその家族の生活を守る施策を求める決議

四面環海のわが国において、フェリー・旅客船は、生活物資輸送や島民の移動手段として海の国道とも言える必要不可欠な輸送手段である。

また、東日本大震災をはじめとする大規模自然災害の発生により陸上交通インフラが寸断された際には、被災者の避難や救援要員・支援物資などの代替輸送を担い、各地方自治体との間で災害時における船舶による輸送協定を締結するなど、その重要性が強く認められている。

しかしながら、長年行われてきた高速道路・架橋通行料金割引に加え、全国共通料金制の開始や大口・多頻度割引 50%の継続など、多額の国費を投入した道路偏重政策により、フェリー・旅客船事業者は減便・減船、航路廃止に追い込まれるなど大きな影響を受けてきた。

一方、架橋料金收受業務は、四半世紀にわたる架橋闘争の末に、本四特別措置法に基づき離職船員の転業・転職の受皿として設立されたものの、公団の民営化に伴う委託料金の大幅な引き下げやETCの普及促進などによって労務管理費が削減され、労働条件・労働環境の悪化を招いてきた。さらに、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議論されており、組合員とその家族の生活を脅かすことが懸念される。

以上を踏まえ、国の道路偏重政策に断固反対し、海上公共交通機関であるフェリー・旅客船を維持・存続する支援策ならびに、本四架橋通行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国および地方自治体に対し、下記の通り強く求める。

### 記

- 1 国および地方自治体は、フェリー・旅客船が海上の公共交通機関として重要な役割と、大規模自然災害時におけるライフラインを担っていることを再認識し、フェリー・旅客船事業者に対し、港湾使用料の減免など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、本四架橋で働く組合員の雇用とその家族の生活を守る具体的な施策を講じること。

以上決議する。

2017年11月8日

全日本海員組合  
第78回定期全国大会

## 船員養成教育機関の維持・定員拡大ならびに 環境整備にかかわる予算確保に関する決議

海洋立国であるわが国における海運・水産産業は、貨物・旅客ならびに生活物資の輸送や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寄与する必要不可欠な基幹産業である。

少子高齢化社会の進行により生産年齢人口の減少が進む中、日本人船員数も減少傾向にあり、依然として高齢化が顕著な状況にある。

政府は、国民生活を維持するうえで最低限必要な外航日本人船員数を5500人、内航海運においては将来的に2100～5100人の船員が不足するとそれぞれ試算し、一定の船員確保策を講じているものの、充足するには至っておらず、船員の確保・育成は喫緊の課題となっている。

全国の船員養成教育機関の現状は、海上技術学校・短期大学校において、近年の受験者数、求人数がいずれも一定の高水準を維持しており、学生のほぼ全員が海運産業に就職している。

そのような中、国立小樽海上技術学校に関し、耐震化改修が困難なことを理由に廃止を検討する動きがある。このような動きは、船員後継者確保・育成に向けた施策と相反するものであり、断じて容認できるものではない。

文部科学省所管の商船系大学においては、入学倍率は依然として高い水準が続き、商船系高専と併せて、海運会社からの求人数は増加傾向にある。

また、水産関係教育機関における総合高校との統合や学科・専攻科の統廃合・廃止には反対していかなければならない。

本組合は、海運・水産産業を担う後継者の確保・育成を推進するため、国に対し下記の対策の実施を強く求める。

### 記

国は、安定的な海上輸送体制や水産資源の供給体制を維持するため、船員養成教育機関の維持・定員拡大とその体制の整備に必要な予算の確保をはじめとする船員の確保・育成に向けた施策を確実に実施すること。

以上決議する。

2017年11月8日

全日本海員組合  
第78回定期全国大会