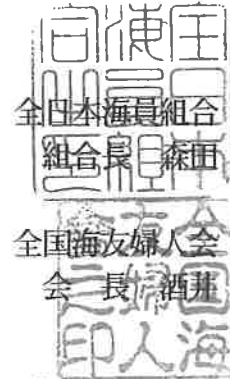




海員本発 19-121 号  
令和元年 12 月 19 日

国民民主党

代表 玉木 雄一郎 殿



## 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、全日本海員組合と全国海友婦人会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月に本組合が香川県高松市にて開催した第80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、四面環海のがわが国において海運・水産産業は、物資・旅客の海上輸送や食用水産物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、災害時においては大量の物資や人員の輸送を担うなど、船舶の有用性が広く認識されているところです。

このように、海運・水産産業はわが国において大きな役割を果たしている一方で、今日の船員を取り巻く環境は大変厳しく、様々な政策課題が山積しております。

少子高齢化が進み、今後ますます労働人口が減少していくことが懸念されるわが国にあって、あらゆる産業で人材不足が深刻な状況となっています。海運・水産産業においても、後継者の確保・育成は、外航・国内・水産といった各部門に共通する喫緊の課題であり、国の責任において有効な施策が早急に講じられなければ、わが国の海運・水産産業が衰退してしまうことにもなりかねません。

また、われわれ船員の諸先輩は、先の太平洋戦争で多大なる犠牲を強いられるとともに、以降も世界の戦争や紛争のリスクに晒され、本組合はこれまで「平和で安全な海」を一貫して希求してまいりました。本年6月には、中東のホルムズ海峡付近にて日本関係船舶を含む石油タンカーが攻撃を受ける事案が発生し、現在も当該海域を航行している船員の不安を払拭するための早急な対応が不可欠です。

このほかにも、別紙に記載の通り各部門で様々な課題が山積しており、これら海運・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、先の定期全国大会で再確認し、向こう1年間の活動方針を満場一致で決定したところです。

貴職におかれましては、陸から離れた海上で日夜働く船員とその家族の立場からの切実な意見・提言としてお受け止めいただき、一刻も早い実効性のある対応をお願い申し上げます。

以上

(別 紙)

## 1. 「海の日」の7月20日固定化

「海の日」の前身である「海の記念日」は、昭和16年の政府の次官会議で、明治9年の明治天皇北海道・東北御巡幸のご安着日を記念して制定されたものです。その後、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り、昭和34年から36年間にわたり祝日化運動を展開し、約2,200の全国自治体議会決議や1,000万人を超える署名活動などの国民運動を経て、7月20日が国民の祝日「海の日」として制定されました。しかし、平成15年のハッピーマンデー制度の導入により7月の第3日曜日へと変更され、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、海事産業の発展にも資するものであり、海洋立国日本として、固定化に向けた取り組みを一層推進していただきたい。

## 2. 船員の確保・育成

船員数の減少傾向は鈍化しているが、依然としてその減少には歯止めがかかっておらず、高齢化も進行しており、後継者不足が危惧されています。

外航海運では、平成20年に、安定的な国際海上輸送体制や経済安全保障の確立などを背景として、確保すべき日本籍船と日本人船員の数値目標を設定し、トン数標準税制が導入されました。しかし現在、船舶数は目標数に近づいている一方で、日本人船員数は増加しておらず、国の責任において実効ある施策を講じるなど早急な対応が不可欠です。また、国内海運では、陸上職に比べ長時間労働で厳しい就労環境にある中で、内航船員の確保・育成の観点からも、労働環境の改善などの「船員の働き方改革」を推進していく必要があります。水産業でも、漁船員の高齢化や後継者不足が顕著となっており、特に船舶職員の不足が深刻な問題となっています。

「海洋基本計画」、「内航未来創造プラン」、「水産基本計画」など各種基本計画に明記された船員の確保・育成の具現化に向けた諸施策を早急に講じていただきたい。

## 3. 船員養成教育機関の維持・定員拡大

海技教育機関の入学定員については、「内航未来創造プラン」の中で、500人規模の養成を目指した段階的な拡大目標が示されていますが、未だに定員拡大が図られないばかりか、同機関の運営費交付金は削減され続けています。このことは、平成28年の海技教育機関と航海訓練所の統合に際し、「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」との国会附帯決議に反するものであり、練習船や学校施設の拡充、教員の確保など具体的な施策を講じるための予算の確保とあわせ、早期の定員拡大を図っていただきたい。

また、近年、船員養成教育機関への入学倍率や海上産業の求人倍率が高水準にある状況を踏まえ、船員の確保・育成という国の政策目標の具現化に向け、文部科学省所管の商船系大学、商船系高専をはじめとする船員養成教育機関についても、入学定員の拡大とともに、その維持に必要な予算を確保していただきたい。

#### 4. 海に親しむ活動の推進

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、子どもたちに海や船の魅力を伝え、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。

#### 5. 女性船員の増加に向けた取り組み

船員養成教育機関においては、毎年、船員を志す女子学生が一定数入学していますが、陸上の他産業と比べ、海運・水産産業では女性船員の就業が進んでいるとはいえない状況にあります。国土交通省海事局では、平成 30 年 4 月に「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会」の中で、雇用促進のための情報の発信や働き続けられる環境の構築など、女性船員の活躍促進に向けた提言が取りまとめられており、この具現化に向けた積極的な取り組みを推進していただきたい。

#### 6. 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下にあり、行政サービスの受益が一定程度制限されています。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おり、わが国でも、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べく、同様の制度導入が不可欠です。

現在、三重県四日市市と鳥羽市で実施されている住民税減免措置の他の地域への拡大はもとより、各地域における船員の定住促進の観点も踏まえた他の支援策の導入に向けてご支援いただきたい。また、関係行政機関と連携のもと、国策としての船員に対する政策減税（所得税減免）の導入に向けて取り組んでいただきたい。

#### 7. 海難防止への取り組み

わが国は、船舶輻輳海域や狭水道など航行の難所が多く、海上交通安全法などによる法規制や特定の船舶に対する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。船舶事故の発生件数は減少傾向にあるものの、平成 30 年には 931 件の事故が発生しており、そのうち約 4 割が衝突や単独衝突によるものです。

事故防止に向けた安全意識の啓発活動の強化、該当船舶におけるライフジャケット

ット完全着用の徹底、水先人の活用やタグボートの利用促進をはじめ、「第11次船員災害防止基本計画」や「第4次交通ビジョン」に基づく安全確保のための諸施策を確実に実施していただきたい。

また、洋上で操業する漁船と安全情報などを送受信する漁業無線局は、漁船の安全確保に資するとともに、陸上で発生した災害を漁船に伝達する重要な機関であることから、関係省庁や関係機関と連携して各地の漁業無線局の維持・存続に向けてご支援いただきたい。

## 8. 情報通信インフラの整備

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、安全運航に不可欠な気象・海象情報の取得や緊急時の無線医療体制の維持はもとより、家族とのコミュニケーションや陸上社会とのつながり、船員のメンタルヘルスの維持などの観点から、海上での情報通信インフラの整備が必要不可欠です。

近年の情報通信技術の進歩により、様々な情報取得やコミュニケーション手段としての通話や通信、映像配信などのサービスが利用可能となっています。しかし、船員がこれを安価に利用できる環境には未だ至っておらず、海上ブロードバンドなどの設置促進とともに、料金の低廉化に向けてご支援いただきたい。また、日本沿岸航行時に存在する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の解消も含め、船陸間通信の充実を図っていただきたい。

## 9. 外国人船員の上陸制限問題への対応

外国人船員の寄港中の上陸につきましては、ILO 第185号条約（2003年の船員の身分証明書条約）をはじめ、国際的にも保障された船員の重要な権利の一つであって、心身のリフレッシュや生活用品の調達、外部との交流などの観点からも必要不可欠なものであり、その権利が制限されることは決してあってはなりません。

外国人船員の果たす役割と海上で長期にわたり就労する船員にとっての上陸の重要性に鑑み、仮に本邦寄港中に脱船逃亡事案が生じた場合、本事案に何ら関係のない船員が上陸を制限されるといった非人道的な扱いを受けることがなきよう、関係省庁の連携のもと、外国人船員の権利擁護のための対応を図っていただきたい。

## 10. 洋上投票制度

洋上投票制度では、事前に「選挙人名簿登録証明書」の取得、指定市区町村の選挙管理委員会による投票送信用紙等の交付が必要となるほか、船内での送信完了の確認や、投票記載部分と必要事項記載部分の切り離し、帰港後の投票用紙の送付など一連の手続きが必要となります。さらなる手続きの簡素化や利便性の向上を図っていただくとともに、「選挙人名簿登録証明書」の取得後に陸上で通常

の投票や期日前投票を行う場合に、円滑な投票が可能となるよう、各選挙管理委員会への洋上投票制度に関する周知徹底を図っていただきたい。また、対象選挙の地方選挙への段階的な拡充とともに、公職選挙法と国民投票法における洋上投票制度の整合を早急に図っていただきたい。

#### 11. ホルムズ海峡の航行安全の確保

本年6月13日にホルムズ海峡付近にて、日本関係船舶を含む石油タンカー2隻が同海域を航行中、砲弾などによる攻撃を受けて炎上するという事案が発生した。全乗組員は米国海軍などにより救助され、幸いにして生命に関わる人的被害はなかったものの、本事案は、同海峡付近を航行する船舶の脅威となっており、その後も予断を許さない状況にある。同海峡付近は日本が輸入する原油の約8割、天然ガス約2割を運ぶ、多くの船舶が航行する要衝となっていることから、不測の事態に即座に対応できるよう、官民連絡会議を開催し、必要な連絡協議体制を整え、情報共有化を図ることはもとより、国として船員・船舶の安全確保に万全の体制・対策を図っていただきたい。

#### 12. 海賊等事案への対策

ソマリア沖・アデン湾における海賊等事案総数は減少傾向にあるものの、根本的原因はいまだ解決されておらず、予断を許さない状況が続いています。また、現状、海賊等事案の最も活発な地域である西アフリカ、ギニア湾周辺海域では、ナイジェリアをはじめとして、武装強盗事例が後を絶たず、身代金目的で乗組員を誘拐する事案が多発しています。海賊等事案の根絶に向け、海賊対処行動の継続はもとより、ナイロビ宣言などの枠組みを通じ国際的、地域的な協力および海上法執行能力の向上支援など、海賊対策の一層の促進を図っていただきたい。併せて、近年、武装強盗・誘拐事例などが増加している東南アジア海域、インド洋沿岸域での海賊対策として、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。

#### 13. 税関、入管、船舶衛生検査の柔軟な対応

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、船舶衛生検査などの柔軟な対応、例えば、緊急時はもとより乗下船の際の手続きに24時間365日アクセス可能な体制など、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。

#### 14. 港湾における船内廃棄物の受け入れ施設・体制の拡充

海洋汚染防止条約(MARPOL条約)付属書Vの改正により、平成25年より船内廃棄物の洋上投棄が原則禁止され、締約国には船内廃棄物の受け入れ施設を港および係留施設に確保することが求められています。わが国では、平成24年12月、「港湾における船内廃棄物の受け入れに関するガイドライン(案)」が作成されま

したが、各自治体では統一的な対応が図られておらず、特に焼却灰や有害物質などの陸揚げについては、未だ多くの本邦の港で陸揚げができないことが問題となっています。

国として、法整備のみならず、実務レベルで問題・苦情が発生しないよう、港における船内廃棄物の陸揚げ施設・体制の拡充に向けた行政主導による対応を図っていただきたい。

## 15. カボタージュ規制の堅持

カボタージュ規制は、船舶法第3条で規定されている通り、自国内での貨物・旅客の輸送を自国籍船に限定するというもので、わが国では、外国籍船による国内貨物輸送やクルーズ客船による国内港間への就航などが規制されています。この規制は、国家安全保障、生活物資の安定輸送、自国船員の海技伝承、国内海運産業の保護などの観点からも重要な政策です。

カボタージュ規制の緩和は、内航海運、フェリー・旅客船各社の存続問題、すなわち内航船員の雇用問題へとつながるとともに、瀬戸内海をはじめとする狭小かつ複雑な海域を多く抱えるわが国にとっては、沿岸航行の安全も損なわれるおそれがあります。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。

## 16. 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30年7月、OPECが原油の協調減産を一部緩めると合意したものの、原油相場の上昇を抑制するには至っていません。船用燃料油価格は中東情勢などの地政学リスクの影響を受けやすいことや、シェールオイルの生産量など複合的要因によって価格は上昇傾向にあり、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令和3年3月末まで、地球温暖化対策税の還付措置の期限は令和2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。

## 17. 「久里浜一金谷」航路の存続

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を長年にわたり運航し、地域住民の経済と生活を支え続けてきました。しかしながら、供用開始後、社会実験と称した大幅割引の継続の結果、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。

一方で、大規模災害における代替輸送として必要不可欠であることや、千葉県と神奈川県との観光などの経済交流、東京湾アクアラインの渋滞緩和など重要な役割を担っています。東京湾アクアラインに対して行っている政策と同様に「久里

浜一金谷」航路の重要性を認識し、航路存続に向けた支援措置を講じていただきたい。

#### 18. フェリー・旅客船の維持・存続

四面環海のわが国において、フェリー・旅客船は、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、陸上交通網が寸断された大規模災害において、いち早く海上輸送の特性を生かし、被災地への緊急支援物資輸送など、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。

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。

災害時の対策として、海運事業者や団体などと「災害応急対策に関する協定」を締結していますが、これまでフェリー・旅客船に対する維持・存続に向けた施策や支援は講じていません。大規模災害における船舶による代替輸送の必要性を踏まえ、重要な交通インフラの一つであるフェリー・旅客船の維持・存続に向けた実効ある支援に予算的措置を講じていただきたい。

#### 19. 本四架橋における料金收受業務の維持・存続

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。国は今後、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。

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に関わらず、本四特別措置法の立法趣旨を尊重し、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。

#### 20. 海洋プラスチックごみ対策

プラスチックごみの海洋流出は年間 800 万トンにも及び、海洋汚染の主な原因となっています。流出したプラスチックごみは、太陽光や波浪の影響を受けて劣化し細分化される中で地球温暖化を進行させたり海洋生態系を崩したりすると言われてしています。海洋プラスチックごみが漁業に与える悪影響が大きいことから、海洋プラスチックごみの回収と適切な処理を推進する施策を講じていただきたい。

## 21. 漁船の代替建造への取り組み

平成 30 年時点で指定漁業の許可を受けている漁船は、船齢 20 年以上の割合が全体の 57%に到達し、そのうち 22%は船齢 30 年を超える漁船となっています。高船齢の漁船は、船体や漁労設備の劣化により生産性が低下するとともに、安全で衛生的な水産物の供給を阻害し、漁業経営の収益性を低下させる要因ともなっています。そのため、「漁業構造改革総合対策事業（もうかる漁業）」および「漁業・養殖業復興支援事業（がんばる漁業）」は、国際的な HACCP 基準を充足する安全かつ衛生的で生産性の高い漁船への代替建造を推進する事業として継続・拡充していただきたい。

## 22. わが国の漁船漁業による漁業生産量の拡大

わが国の漁業は、世界各国の 200 海里排他的経済水域（EEZ）設定以降、開発した海外漁場からの撤退を余儀なくされ、漁業生産量が減少しました。漁業生産量の拡大が求められているところ、近年は資源回復のみを目的とした減船に対する支援を推進するなど、漁業生産量の減少に拍車を掛けかねない事態となっています。そのため、漁業生産量を拡大すべく現有漁船勢力を維持した上で複数漁業種や新漁法で操業できるマルチな大型漁船の導入を可能にしていきたい。

## 23. 世界とわが国の水産資源管理と違法漁船の廃絶

国連海洋法条約（UNCLOS）に基づく海洋秩序の下で世界の各海域に地域漁業管理機関（RFMOs）が設置され、厳格な資源管理措置が講じられています。その一方で、FOC（便宜置籍）漁船や IUU（違法・無報告・無規制）漁船による資源管理措置を違反または潜脱した操業が国際的に問題視されており、これらの漁船を規制および取り締まることが重要となっています。そのため、わが国は水産大国として RFMOs における議論を主導し、わが国にとって最も有益な資源管理措置の設定を目指すとともに、日本の管轄水域における外国籍漁船の取り締まりを強化し、日本国民に供給する水産資源を確保していただきたい。

## 24. 遠洋まぐろ延縄漁船の順法精神と適格性

わが国の漁業許可を保有する遠洋まぐろ延縄漁船の中には、法令に定められる船舶職員を配乗させていない漁船や、適正な手続きによらず外国人漁船員を乗船させている漁船が存在している。これらの漁船は、遠洋まぐろ延縄漁船の安全な運航および操業を脅かすだけでなく、不当なコスト削減によって事業者間の公正な競争を阻害する要因にも繋がることから、関係省庁が連携をして厳格に取り締まっていただきたい。



## 25. 水産物輸入規制の強化と輸出促進

わが国の水産物貿易において、減少する漁業生産量を補うため世界各国から様々な水産物を大量に輸入しています。一方で、水産資源や漁船員の生命・安全を脅かすIUU漁船やFOC漁船で漁獲された水産物が市場で流通することを防止する取り組みが国際的な関心事となっており、わが国でもそのような水産物が市場に流入しないよう厳格な輸入規制を講じていただきたい。また、輸出面において、わが国で生産された安全で衛生的な水産物を国際マーケットに供給することは、わが国水産業の成長産業化や漁業経営の安定などに繋がることから、水産物輸出の促進に資する各種施策の継続と拡大に取り組んでいただきたい。

## 26. 生産者魚価の確立と漁業用燃料油価格への対策

わが国の水産業は、気象・海象の変化、漁獲量の増減、燃料油価格の変動など様々な要因により大きく経営が左右されることから、これらの要因に影響を受けない経営体制の構築が重要となっています。そのため、燃料油高騰に対する施策として講じられている「漁業経営セーフティーネット構築事業」および漁業経営の安定を図る「漁業収入安定対策事業」の継続と法制化に取り組んでいただきたい。

## 27. 捕鯨対策

わが国は、平成30年12月末日に国際捕鯨委員会（IWC）に脱退を通告し、令和元年7月1日より31年ぶりとなる商業捕鯨を再開しました。特に、沖合で操業する母船式捕鯨業は、これまでの鯨類科学調査と異なる海域での操業となるため、商業ベースでの経営安定を目指していく必要があります。そのため、母船式捕鯨業が軌道に乗るまで必要な支援をいただきたい。また、老朽化した捕鯨母船「日新丸」の代替建造を支援する施策を講じていただきたい。

## 28. 海洋資源調査の拡大

わが国は、国土で採掘される鉱物・エネルギー資源に乏しく、国際情勢や資源国の政策に左右されない資源確保が重要となっています。そのため、わが国の管轄水域に埋蔵されている天然資源を開発・産業化することが重要であることから、資源開発や海底資源の産業化に必要な海洋調査船による調査事業の拡大を推進していただきたい。

## 29. 漁船乗組員の後継者確保・育成

わが国の漁船漁業では、地縁や血縁による縁故採用が主であったことや安易なコスト削減策として外国人漁船員への転換を進めた結果、船舶職員を含めた日本人漁船員の高齢化と不足が深刻化しています。こうした中、官学労使が協力して日本人漁船員を確保・育成していくための「漁船乗組員確保養成プロジェクト」が実施され、水産高校生への漁業ガイダンスなどを通じた確保・育成対策に取り

組んでいます。船舶職員を含む漁船員の確保・育成は、わが国漁船漁業の維持・存続に極めて重要であることから、日本人漁船員の確保・育成に繋がる施策を継続・拡大していただきたい。特に、沖合・遠洋漁業において懸念されている海技士の不足については、配乗要件の緩和など短期的な対策ではなく、持続的な水産業を実現するために海技資格取得を促進する前進的な対策に取り組んでいただきたい。

また、水産・海洋高校は、漁船員の確保・育成に極めて重要な教育機関であることから、統廃合することなく専門学科設置高校として維持・存続していただきたい。

### 30. 外国人漁船員の権利擁護と福利厚生対策

現在、漁業分野では漁船マルシップ制度、漁業技能実習制度によって外国人漁船員との混乗が進んでいます。さらに、平成 30 年の出入国管理及び難民認定法の改正によって新たな在留許可「特定技能」に基づいて漁業分野の外国人労働者の増加が見込まれています。他方で、国際労働機関（ILO）を中心とした外国人漁船員の保護を図る取り組みが国際的な進展を見せており、わが国においても国際基準や労働法制の基本原則に合致した外国人漁船員の待遇を確保することが必要不可欠な状況となっています。そのため、漁業分野における外国人漁船員の保護に関わる官労使での取り組みを踏襲しつつ、外国人漁船員の保護策をさらに強化していただきたい。

### 31. 漁業最低賃金適用漁業種の拡大

最低賃金制度は、労働条件の改善を図り、労働者の生活安定および労働力の質的向上、事業の公正な競争の確保のために極めて重要な労働法制の一つです。しかしながら、船員法適用の漁業において遠洋まぐろ漁業、大型いかつり漁業、大中型まき網漁業、沖合底びき網漁業の 4 漁業種にのみ賃金額が設定されているにすぎず、これらの漁業種以外に従事する漁船員は、法的セーフティーネットとして機能する最低賃金の保障を受けずに就労することを強いられています。そのため、船員法適用の漁船で就労する全漁船員に対し最低賃金法に基づく最低賃金額を設定するよう、最低賃金に関する専門部会を速やかに設置して検討を進めていただきたい。

以上

## 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求める決議

本四架橋は、1975年の大三島橋起工を皮切りに架橋建設は順次着工し、1988年に瀬戸中央自動車道（Dルート）、次いで1998年に神戸淡路鳴門自動車道（Aルート）、1999年に西瀬戸自動車道（Eルート）が全面開通した。その結果、本州と四国を結ぶフェリー・旅客船は、廃業・航路縮小に追い込まれ、組合員約3700人が離職を余儀なくされた。

架橋料金収受業務は、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受皿として設立され、組合員の職場として定着している。

しかしながら、これまで国の主導により、本州四国連絡橋公団の民営化が行われ、委託料の大幅な引き下げや合理化などにより、労働環境の悪化を招いている。

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との合併により、再び一方的な委託料の削減などが行なわれれば、組合員の雇用と生活が奪われることが懸念される。

以上を踏まえ、国策により二度と雇用と生活を奪わないよう下記のとおり強く求める。

### 記

国は、本四特措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具体的な施策を講ずること。

以上決議する。

2019年11月8日

全日本海員組合  
第80回定期全国大会

## フェリー・旅客船の維持・存続を求める決議

わが国は 6800 余りの島嶼を有しており、国内間輸送を担うフェリー・旅客船は、国民の生活を支える海上公共交通機関であり、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。

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、大口・多頻度割引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、航路廃止に追いこまれてきた。

一方、フェリー・旅客船は、大規模自然災害時において陸上交通網が寸断されるなか、海上公共交通機関として迅速な物資輸送に重要な役割を果たしてきたことは周知の事実である。また、昨年発生した西日本集中豪雨災害では、河川の氾濫や土砂災害の発生により、陸上交通網は寸断され孤立、電気・水道など、住民のライフラインに甚大な被害をおよぼした。そのようななか、フェリー・旅客船は、緊急支援物資輸送を行うなど、貢献したことは記憶に新しい。

今後、首都直下地震・南海トラフ地震やスーパー台風の襲来、一部の火山活動による深刻な被害など、さらなる大規模自然災害も懸念されている。

国・地方自治体は、近い将来、発生が予想されている大地震をはじめとする大規模自然災害に備え、海運事業者や団体などと「災害応急対策に関する協定」を締結しているが、フェリー・旅客船に対する維持・存続に向けた施策や支援策は講じられていない。

以上を踏まえ、国および地方自治体に対して、フェリー・旅客船の維持・存続に向け下記のとおり強く求める。

### 記

国および地方自治体は、不公正な競争を強いる道路偏重政策を取り止め、国民の生活に重要な役割を担うフェリー・旅客船の維持・存続に向け、実効ある施策と予算的措置を講ずること。

以上決議する。

2019年11月8日

全日本海員組合  
第80回定期全国大会