

海員本発 21-074 号
令和 3 年 12 月 20 日

立憲民主党
代表 泉 健太 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に、心より感謝申し上げます。

さて、四面環海のわが国において、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。また、大規模災害時には、船員が船舶による大量の物資や人員の輸送を担うなど、ライフラインの維持にも大きな役割を果たしております。

新型コロナウイルス感染症による社会・経済への影響が今なお続く中で、船員の乗下船(交代)に関する問題は改善傾向にあるものの、新たな変異株の発生に伴う規制強化など、いまだ緊迫した状況が続いております。人々の生命・健康はもとより、雇用・生活を守るための予算措置や国際的な連携強化など、新型コロナウイルス感染症への万全の対策を講ずることは、国において最優先すべき課題の一つです。

少子高齢化が進み、生産年齢人口の減少が懸念されるわが国においては、海運・水産産業の担い手を確保することの重要性に鑑みますと、国を挙げて取り組まなければならない喫緊の課題であります。

本組合は、大正 10 年に前身である日本海員組合が結成され、本年で 100 年の節目を迎えました。この間、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、本組合はこれまで一貫して「海の平和」を希求してまいりました。

このほかにも、別紙に記載のとおり、各部門において様々な課題が山積しております。本年 11 月に兵庫県神戸市で開催した第 82 回定期全国大会におきまして、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満場一致で確認したところです。

貴職におかれましては、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。

【 要 望 事 項 】

1. 新型コロナウイルス感染症

外航船や遠洋漁船における船員の乗下船（交代）に関する問題について、国際的な連携により長期乗船者は減少傾向にあるものの、変異株の発生に伴う規制強化など、依然予断を許さない状況が続いている。一方、フェリー・旅客船では、コロナ禍での人流の制限に伴い減便・減船を余儀なくされるなど、厳しい環境に置かれている。

また、船員への新型コロナワクチン接種については、船舶の就航実態に応じ、希望する者への接種が円滑に進むよう、国・自治体・業界の協力により柔軟な対応や運用が図られている。

長期乗船・勤務を伴う海上労働の特殊性を踏まえ、船員が安心して職務を行えるよう、引き続き、新型コロナワクチンの接種のための環境整備と併せ、船員交代のさらなる円滑化、雇用維持のための支援継続など、所要の予算措置や万全のコロナ対策を講じていただきたい。

2. 船員の確保・育成の推進

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いる。

外航海運では、平成 20 年のトン数標準税制の導入にあたり、経済安全保障の観点から確保すべき日本籍船と日本人船員の数値目標を設定しているが、船舶数は増加している一方で、日本人船員数は一向に増加していない。国内海運では、とりわけ陸上職に比べて長時間労働で厳しい就労環境にある。海運業全体における担い手の確保・育成策として、船員という職業を魅力的な職業にしていくため、長時間労働の把握・管理、休暇の取得、健康管理などの「船員の働き方改革」を推進していく必要がある。また、水産業でも、漁船員の高齢化や後継者不足が顕著であり、特に船舶職員の不足が深刻な問題となっている。

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

海技教育機構については、「内航未来創造プラン」の中で、500 人規模を目標に掲げて養成定員を段階的に拡大する方針が示されている。令和 3 年 2 月、国土交通省の「船員養成の改革に関する検討会」において、今後の船員養成の改革に関する方向性が取りまとめられたが、財源確保について具体的な施策は示されておらず、運営費交付金はこの間も削減され続けている。このことは、平成 28 年の海技教育機構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措置と併せ、定員拡大を図っていただきたい。

また、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、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

次世代の海運・水産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ある。児童・生徒を含む幅広い年齢層への海に親しむ機会や体験活動などを一層充実させることを通じ、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。

5. 「海の日」の7月20日への固定化

「海の日」の前身である「海の記念日」は、明治9年に明治天皇が東北・北海道をご巡幸された際、7月20日に明治丸で横浜港にご安着されたことにちなみ、昭和16年に制定された。その後、昭和34年から約36年間にわたり、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って祝日化運動を展開した結果、平成7年に7月20日が国民の祝日「海の日」として制定された。

しかし、平成15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月の第3月曜日へと変更され、本来の制定趣旨が薄れている。海洋立国日本として、本来の7月20日へ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。

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もとにあり、行政サービスの受益が一定程度制限されている。

住民税の減免については、各自治体の裁量により可能であるところ、現在、三重県の四日市市・鳥羽市・志摩市、静岡県焼津市、愛媛県今治市の5自治体において実施されている。住民税減免措置の他の地域へのさらなる拡大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）の導入に向け取り組んでいただきたい。

7. 海難防止への取り組みと安全対策

わが国は、季節による気象・海象の変化が著しいばかりか、船舶幅員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の対策が講じられている。

令和3年5月、来島海峡において内航貨物船と外国籍のケミカル船が衝突し、内航船が沈没する重大事故が発生し、尊い人命が失われることとなった。海難事故や災害事故は、尊い人命に関わる重大な問題であるだけでなく、現職の船員のみならず、新規就業者を海運・水産産業から遠ざける要因にもなる。

重大な海難事故に関する根本的な事故原因の究明とその対策を早急に講じていただくことと併せ、安全意識の啓発活動の強化、該当船舶でのライフジャケ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。

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も、海上における情報通信インフラの整備は必要不可欠である。

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るとともに、新たなサービスの提供や通信環境整備も進められている。

海上においても陸上と同様な情報通信サービスが利用できるよう、高速衛星通信が利用可能となる海上ブロードバンド設備の設置促進、料金の低廉化に向け支援いただきたい。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の電波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る。

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ような非人道的な扱いを受けることがないように、関係省庁の連携により対応を図っていただきたい。

また、コロナ禍における感染防止への対応とはいえ、入国規制や移動制限による船員交代の長期化は、精神的・肉体的ストレスが増し安全運航に支障をきたすおそれがある。緊急下船や船員交代については、船員の健康管理や安全運航維持の観点から、人道的な対応を図っていただきたい。

10. 洋上投票制度

現行の洋上投票制度では、本邦出港前に投票送信用紙を取得する必要があるため、三国間航路就航船に乗り組む船員や本邦以外の港で乗船（交代）する船員にとっては、投票送信用紙の取得自体が不可能である。さらに、本邦出港後に対象選挙が実施されないまま、はじめて本邦に入港した際には、投票送信用紙を一度返却し再度取得する必要があるから、本邦入港期間の短い船舶では再取得自体が困難であり、事実上、洋上投票を行うことができない。

また手続面では、事前に「選挙人名簿登録証明書」や「投票人名簿登録書」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る。

多様化した船舶の運航形態に応じて、すべての船員が公民権を行使できるよう、柔軟な対応や運用を図っていただくことと併せ、手続きの煩雑さを解消いただきたい。また、証明書を取得後に陸上の投票所でも円滑な投票を行えるよう、各選挙管理委員会に対して制度自体に関する周知徹底を図っていただきたい。

11. 海賊等事案の対策

西アフリカ、ギニア湾周辺海域では、武装強盗事例のみならず、身代金目的で乗組員を誘拐する事案が多発しており、平成30年は78人、令和元年は121人、令和2年は235人の誘拐が報告されている。東南アジア海域、インド洋沿岸域における事案数は平成28年に半減して以降、横ばいの状況が続いているが、身代金目的の誘拐事案などが増加傾向にある。ソマリア沖・アデン湾周辺海域の事案数は減少傾向にあるものの、いまだ未遂・不審な活動などの報告が絶えず、根本的原因はいまだ解決されていない。

全世界の海賊等事案の発生件数は減少傾向で推移しているものの、特定の海域では被害が拡大し、船舶への発砲、ハイジャック、身代金目的の誘拐など、犯行がエスカレートしている傾向にあることから、ReCAAP「アジア海賊対策地域協力協定」の強化、各国の海上保安能力の向上、国連関係機関への働きかけなど、海賊等事案の根絶に向けた継続した対応を図っていただきたい。

12. ホルムズ海峡航行船舶の安全確保

令和元年6月13日にホルムズ海峡付近において、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件が発生した。また、令和3年7月、オマーン沖でタンカーが襲撃を受けて乗組員が犠牲となる事件が発生し、その後も高い緊張状態が続いている。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割を運び、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、引き続き官民連絡会議などを通じた必要な連絡協議体制を維持し、情報共有化を図りつつ、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。

13. 外航海運・船員に係る行政サービスの充実に向けた活動

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、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として、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入施設・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年より船舶から発生する廃棄物（以下「船内廃棄物」）の洋上投棄が原則禁止されるとともに、締約国は船内廃棄物の受入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る。日本においては、平成24年12月「港湾における船内廃棄物の受入に関するガイドライン（案）」が作成された。しかしながら、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については、いまだ多くの港で陸揚げができていない。国として、法整備にとどまらず、実務レベルで問題や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、国内における貨物・旅客輸送を自国籍船に限定するものと船舶法第3条で規定されており、国家安全保障、生活物資の安定輸送、自国籍船員の海技伝承、国内海運産業の保護などの観点からも重要な政策である。

しかしながら、先般、国土交通省は、一企業からの外国籍船での国内就航を可能とする申請に対し、本来、日本籍船での運航を指導すべき行政当局が、わが国の主権の及ばない外国籍船での国内就航を認めた。

今後、これを契機に外国籍船による国内就航を求める企業が現れ、カボタージュ規制はなし崩し的に形骸化されれば、フェリー・旅客船産業は、運航コストが優位な外国籍船に駆逐され、壊滅的な打撃を受けることはもとより、早晩、内航海運産業に波及していくことが危惧され、各社の存続問題、船員の雇用問題へとつながるとともに、わが国の海域特性や海上交通ルールを熟知していない外国籍船の国内就航は、沿岸航行における安全上の問題を惹起させるなど、及ぼす影響は計り知れない。

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・旅客船事業者の経営に大きな影響を及ぼす燃料油価格は、世界的な需要の高まりが見込まれるなか、OPEC プラスによる協調減産の継続により、原油価格は高騰している。また、不安定な中東情勢や地政学リスクの影響を受けやすいことなど、複合的要因によって先行きは不透明な状況にある。

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、地球温暖化対策税の還付措置は令和5年3月31日まで延長、軽油引取税の免税措置は令和6年3月31日まで延長が決定されているが、これらの措置を恒久的なものとしていただきたい。

17. フェリー・旅客船の維持・存続

フェリー・旅客船は、生活に欠かせない物資輸送と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とともに、環境に優しい輸送機関であることから、海上輸送へのモーダルシフトの受け皿としても期待されている。また、大規模自然災害時には、海上輸送の特殊性を生かし、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る。

しかしながら、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化・過疎化の進行、さらには、新型コロナウイルス感染症の影響により、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る。

このようななか、「第2次交通政策基本計画」が閣議決定され、フェリー・旅客船を利用した大規模自然災害時における緊急輸送の対応は示されているが、フェリー・旅客船の維持・存続に向けた具体的な支援策は示されていないため、適切かつ実効ある支援策を講じていただきたい。

18. 本州四国連絡架橋および東京湾横断道路で働く者の雇用の維持・存続

料金收受業務委託会社は、本四架橋および東京湾横断道路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の合併に向けたシステム統合などが進められている。また、令和2年、新型コロナウイルス感染防止対策の一環として料金所の現金有人ブースを廃止し、ETC専用とする方向で検討が行われ、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について、ETC専用化までのロードマップが策定されたが、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、再び雇用不安が発生することが懸念される。

本州四国連絡架橋および東京湾横断道路供用開始に伴う歴史的背景を忘れ去ることなく、本四特別措置法の立法趣旨を再認識し、料金收受業務に従事する労働者の雇用と安定した職場を維持・存続するための施策を講じていただきたい。

19. 「久里浜一金谷」航路の存続について

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た。しかしながら、東京湾横断道路の供用開始後、社会実験と称した大幅割引の継続や、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、航路存続が危惧されるなど厳しい状況に置かれている。

一方で、大規模災害時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る。

平成22年度より、港湾使用料の一部減免などの支援はあるものの、今後、船舶のリプレースやフェリーターミナルの改修工事などを考えると十分な支援とは言い難く、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。

20. 海洋プラスチックごみ対策

海洋に流出するプラスチックごみは、年間約800万トンにも及び、様々な環境問題の原因となっている。特に、日本近海でのマイクロプラスチック漂流量は世界平均の約27倍とも言われ、海洋生物のプラスチックごみ誤食による生態系の破壊やプラスチックごみに付着する有害物質の生物濃縮への懸念は、水産資源の悪化や水産物への風評被害を招きかねない。

そのため、関係者と連携して海洋プラスチックごみの発生を抑制する投棄規制を強化しつつ、既に海洋に流出しているプラスチックごみ回収を積極的に取り組んでいただきたい。

21. 気候変動による影響と対策

気候変動や地球温暖化は、海水温の上昇など海洋環境に大きな影響を与えている。近年では、海水温の上昇が原因と思われる不漁や魚類の北上化が発生しており、気候変動等の影響が漁業にも及んでいる。

気候変動等の影響で将来的に漁獲量が減少するとの予測もある中で、水産物を安定的に供給できる生産体制を維持するには、気候変動等に対応して安定的に漁獲できる漁船漁業を構築する必要がある。拡散した漁場での魚群探索は広範囲に及び、操業船では対応できないため、民間の漁船を用いた漁場調査事業を構築していただきたい。

22. 老朽化した漁船の代替建造の促進

わが国の漁船漁業を支える大臣許可漁業の許可船は、船齢 20 年以上が約 6 割、船齢 30 年以上が約 3 割と老朽化が進んでいる。漁船の老朽化の進行は、生産性だけでなく安全性や居住性も低下させ、漁業の成長産業化や漁船員後継者の確保・育成を阻害する要因となっている。

老朽化した漁船から安全性・居住性・生産性が確保できる新造船へ代替することが、漁業の維持・発展に必要不可欠な要素であることから、漁船の代替建造を支援する「漁業構造改革総合対策事業」「漁業・養殖業復興支援事業」の継続と拡充を図っていただきたい。

23. 生産者魚価の確立と漁業用燃料油価格への対策

水産物の価格は、気象・海況の変化や漁獲量の増減、消費需要動向などによって大きく変動する。昨今は、新型コロナウイルス感染症の影響から、コロナ禍以前と比較して著しく価格が下落した魚種もあり、水産物価格の安定が一層困難となっている。水産物の価格は、漁船員の収入に関係し、漁船員の安定した雇用と収入を確保するには、安定した生産者魚価を確立することが重要である。そのため、漁業経営の安定を図る「漁業収入安定対策事業」の継続と拡充を図っていただきたい。

24. 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、200 海里時代の到来や沿岸国の入漁規制などによって遠洋漁業を中心に衰退が続いており、漁業生産量は、ピーク時の約 3 分の 1 まで落ち込んでいる。さらに近年は、近隣諸国を中心にわが国周辺の水産資源の漁獲量が増大しており、わが国の漁船が水産資源を確保できない状況に陥っている。わが国の食料安全保障の観点からも、自国漁船で水産資源を確保することが肝要であり、わが国の漁業生産力を維持・発展させるため、新漁法や複数漁法に従事できるマルチ大型漁船の早期導入を促進していただきたい。

25. 水産資源管理と違法漁船の廃絶

世界の各海域に地域漁業管理機関が設置され、様々な魚種で広く資源管理措置が講じられている。一方で、地域漁業管理機関の定める資源管理に反して操業する IUU（違法・無報告・無規制）漁船が国際的な問題となっている。国際的な課題である IUU 漁船の廃絶に向け、わが国が責任ある漁業国として国際社会で IUU 漁業の廃絶を主導するとともに、わが国の漁船が旗国の法令や資源管理措置を回避するために他国に船籍を移す FOC（便宜置籍）漁船とならないよう措置を講じていただきたい。

同時に、わが国の排他的経済水域（EEZ）内の日本海やオホーツク海において外国漁船の違法操業が横行している。わが国の管轄水域内において違法に操業する外国漁船は、わが国の権利と水産資源を著しく侵害しているだけでなく、わが国漁船の安全航行・安全操業を阻害し、水産資源を漁獲する機会を奪っている。そのため、関係省庁と連携して外国漁船の取り締まりをさらに強化していただきたい。

また、外国漁船は大型化し、漁獲量が増大している中で、わが国漁船だけが資源管理の下で減船を進めており、漁獲量の減少が懸念されることから、現有漁船勢力の維持・存続を図っていただきたい。

26. 国産水産物の確保と輸出促進

わが国は、自国で消費する水産物の約 58% を輸入に頼っている。新型コロナウイルス感染症の世界的な流行によって水産物の輸入量が大幅に減少した。感染症などの外的要因によって輸入量が急激に減少することは、水産物の半数以上を輸入に頼るわが国における食料安全保障や国民生活に影響を及ぼすため、輸入が減少しても国内で水産物を自給自足できるような国内の水産物生産体制の基盤強化を図っていただきたい。

また、わが国は、農林水産物の輸出拡大を掲げ、令和 12 年までに水産物輸出額を 1 兆 2000 億円とすることを目指している。わが国の漁船で漁獲した水産物の輸出を拡大することは、漁船で働く漁船員の雇用の安定と収入の向上に寄与することから、さらなる輸出促進に取り組んでいただきたい。

27. 捕鯨対策

令和元年にわが国の領海と排他的経済水域内で再開された商業捕鯨において、母船式捕鯨業では、周年操業ができず漁期以外の係船を余儀なくされ、基地式捕鯨業では、海況や漁場形成の変化によって満足に操業できず、捕獲枠が消化できない状況が続いている。商業捕鯨を事業として継続させるには、周年操業を可能とする生産体制の確保、捕獲対象鯨種と捕獲枠の拡大が必要不可欠である。そのため、老朽化した捕鯨母船の代替建造を支援するとともに、早期に捕獲対象鯨種と捕獲枠を拡大し、商業捕鯨の安定化に取り組んでいただきたい。

28. 遠洋・近海マグロ延縄漁船の順法精神と適格性

官労使で定めた漁船マルシップ方式の諸手続きを適正に行わず運航している遠洋・近海マグロ延縄漁船が存在し、海難事故や事業所監査などによって関係法令に違反していた事実が確認される事例もある。こうしたマルシップ方式に不適格な漁船は、漁船マルシップ方式に悪影響を及ぼすことから、悪質な事業者に対して徹底した行政指導を行っていただきたい。

29. 海洋資源調査の拡大

わが国は、陸上で産出できるエネルギー・鉱物資源に乏しく、その多くを輸入に依存する一方で、わが国周辺海域の海底には、石油をはじめ様々な天然資源が賦存していることが各種調査により確認されている。海底資源の開発は、わが国の安定したエネルギー・鉱物資源の供給源の多角化と日本経済の成長につながるため、海洋調査船を活用した海底資源調査の継続と拡充を図っていただきたい。

30. 日本人漁船員の後継者確保・育成対策

わが国の漁業就業者は減少傾向にあり、平均年齢も上昇している。さらに、高齢化の進行によって漁業就業者の減少が今後も続くと予測される一方で、漁船漁業の危険な職場環境や長期航海などから若年層の漁業就業者数も伸び悩んでいる状況にある。わが国の漁船漁業を持続的に維持するには、将来の漁船漁業を担う若年層にとって魅力ある労働環境を整備することが喫緊の重要課題となっている。そのため、「漁船安全対策事業」をはじめとする漁船の安全性を確保する施策を推進しつつ、若年層のキャリアアップを促進できる「経営体育成総合支援事業」など人材育成を支援する施策の拡充を図っていただきたい。

また、官学労使が連携して取り組んでいる漁船乗組員確保養成プロジェクトで実施している水産高校生への漁業ガイダンスは、水産高校卒業生に漁船漁業を紹介し、就職を促す重要な事業であることから引き続き強力に支援をいただきたい。

漁船漁業に従事する漁船員は、水産高校の卒業生が多く、水産高校は、漁船員の養成機関として重要な役割を果たしてきた。しかし、少子高齢化や地方の過疎化が進む中で、水産高校の統廃合が幾度となく行われ、子供たちが水産教育を受けられる機会が減少している。

水産高校は、水産物を国民に安定供給する水産業を担う人材を養成し、子どもたちが職業的専門性を学び、漁業で活躍できる教育を提供する重要な教育機関であるため、各都道府県が設置する水産高校の維持・存続に向けて支援を図っていただきたい。

31. 外国人漁船員及び外国人技能実習生の権利擁護

わが国の漁業生産現場では、漁船マルシップ方式や外国人技能実習制度、特定技能制度を利用して外国人を多く受け入れている。その一方で、外国人漁船員や外国人技能実習生の権利を侵害する事例も散見され、制度趣旨とは異なる実態で外国人漁船員や漁業技能実習生が受け入れられている。国際的にも外国人漁船員の保護が求められている中、外国人材の適正な受け入れと権利擁護を図るため、外国人受け入れ事業者等への啓蒙活動や外国人労働者の権利侵害に対する罰則強化など、外国人の権利擁護に向けた取り組みを強化していただきたい。

32. 漁業最低賃金の対象漁業種拡大

最低賃金制度は、労働条件の改善や労働者の生活安定等を図る極めて重要な労働法制の一つである。しかし、船員法適用の漁業種では、遠洋まぐろ延縄漁業、大型いか釣り漁業、大中型まき網漁業、沖合底びき網漁業の4業種にのみ最低賃金額が設定されており、他の船員法適用漁業種には最低賃金額の設定がない。

4漁業種以外の漁業で最低賃金額の設定がないことは、就業者や新規参入者への保護が欠落していると言わざるを得ず、漁船員に対する最低労働条件のセーフティーネットである最低賃金が全漁業種で金額設定されるよう早急に取り組んでいただきたい。

以 上

本州四国連絡架橋および東京湾横断道路で働く 組合員の雇用を守る決議

瀬戸内海に架かる3本の本州四国連絡架橋および東京湾中央部を横断する東京湾横断道路の供用開始によって、海上公共交通として地域を支え続けた多くのフェリー・旅客船が縮小・廃業となり、約4,000人の組合員が離職に追い込まれた。

料金收受業務委託会社は、四半世紀の架橋闘争の結果、組合員の再就職にあたり公団(国)・地方自治体が、本州四国連絡橋および東京湾横断道路の関連事業としてその設立を認め、設立当初から現在に至るまで組合員の職場である。

その後も国の主導のもと、公団の民営化による委託料の削減や2014年(平成26年)4月に導入された「全国共通料金」の設定など、その都度、合理化と称した人件費や人員の削減が進められている。また、本州四国連絡高速道路株式会社においては、ETCのシステム統合など高速道路株式会社法に準拠した西日本高速道路株式会社との合併に向けた諸準備は進行している。

一方、2020年(令和2年)9月25日に発表された社会資本整備審議会国土幹線道路部会の『「持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組」中間とりまとめ』に端を発し、12月17日国土交通省と高速道路会社6社は、高速道路料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について、各高速道路会社のETC専用化等に都市部は5年、地方部は10年程度での実施に向けたロードマップを策定し公表した。

これにより、コロナ禍に乗じて料金收受員の感染対策と称しETC専用化を推し進められるなど、再び組合員の労働諸条件の悪化や職場が奪われることとなる。

以上を踏まえ、下記のとおり強く求める。

記

国は、本州四国連絡架橋および東京湾横断道路供用開始に伴う歴史的背景を忘れ去ることなく、本四特別措置法の立法趣旨を再認識し、料金收受業務に従事する労働者の雇用と安定した職場を維持・存続するための施策を講じること。

以上決議する。

2021年11月9日

全日本海員組合
第82回 定期全国大会