

日本税関労働組合海事職専門委員会

専門委員長 三浦 慎也

専門委員 武田 靖

同 倉本 和邦

同 福本 一也

同 浦中 篤

第 61 期海事職専門委員会議事録

1 開催日時 令和 3 年 1 月 23 日 (土) 午前 9 時 00 分～11 時 50 分

2 開催場所 各地区本部書記局 (WEB)

3 出席者

専門委員長 : 三浦 慎也 (函館)

専門委員 : 武田 靖 (函館)、倉本 和邦 (神戸)、福本 一也 (長崎)、浦中 篤 (門司)

函館地区本部 : 大口 諄久 (海 2 : 甲板員)

東京地区本部 : 浅羽 佑介 (海 1 : 一等機関士)、浅野 浩一 (副委員長)

横浜地区本部 : 森 晃二 (海 2 : 船長)、佐藤 裕一 (委員長)

名古屋地区本部 : 原川 佳也 (委員長)

大阪地区本部 : 森田 嘉久 (海 2 : 一等機関士)、澤井 洋平 (海 2 : 甲板員)

神戸地区本部 : 吉田 雅岳 (海 2 : 機関長)、渡邊 秀基 (海 2 : 甲板員)

門司地区本部 : 草場 敏郎 (海 2 : 甲板長)

長崎地区本部 : 入野 大輔 (海 2 : 一等機関士)

沖縄地区本部 : 高良 秀平 (海 1 : 三等機関士)

中央書記局 : 奥平 昌浩 (中央執行委員長)、鈴木 宏彰 (書記長)

4 議題等

(1) 各関配備の監視艇に関わる現状と諸問題

(2) 処遇要求 (要求書) について

(3) 今後における海事職専門委員会のあり方及び中執における海事職担当について

(4) その他 (自由討議)

5 議事内容

【三浦専門委員長挨拶要旨】

本日は大変お忙しい中、貴重なお時間を割いてご出席いただきましてありがとうございます。前期に引き続き、今期も海事職専門委員長を務めさせていただくことになりました中央執行委員の三浦と申します。所属は函館税関釧路支署配備の中型監視艇「はまなす」で一等機関士を担当しております。本日はよろしくお願いいたします。

例年ですと、全国から海事職組合員の皆様が一堂に会しましてこの専門委員会を開催しているところですが、現在の社会情勢、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、今期はWEB開催とさせていただきました。

税関の監視艇は、洋上取締り等を行う上で重要な機動力としての役割を果たしており、その監視艇を運行されます皆様の職責は大変重いものとなっています。しかしながら、私たちが長年求めている海事職組合員全体の処遇改善には程遠い実態であり、近年の減船や配備替え等、依然として将来に大きな不安を抱かせるものとなっています。

これまでの海事職専門委員会を振り返ってみますと、皆様の関心の高い事項の一つとして監視艇の要員確保があげられると思います。監視艇の安全運航を第一と考え、さらには海事職職員の皆様の負担軽減のため粘り強く声を上げていきたいと思います。

大変厳しい情勢ではありますが、職域を守るためにも引き続き皆様と一致団結をし、要求をあげていくことが大変重要と思っています。この海事職専門委員会は年1回の貴重な機会ですので、日頃の職場の声をお聞かせいただき、アイデアを出しながら前向きな議論をして各種交渉等、今後の取り組みを進めていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【奥平中央執行委員長挨拶要旨】

中央の情勢について、簡単に説明したいと思います。

年末の第203回臨時国会では定年延長の法案は提出されなかったが、報道でもご存じのとおり、1月18日（月）に開催された第204回通常国会で検察庁幹部の定年の特定部分を除いて提出されている。かねてから与野党の中で定年延長については合意されていたが、検察庁の問題で先送り、廃案となっていた。この度、提出されたので、このままいけば、定年延長の法案は通るのではないかと思う。また何らかの動き等、分かり次第、随時情報共有したいと思う。

一方、税関労組に特化した流れとしては、年末の財務・財政金融委員会の中で税関職員の処遇や定員に関する質疑を先生方に取り上げていただき、今までは安心・安全に特化した流れが多かったが、特に事後調査にも特化した税的な部分でも税関は活躍しているため人員が必要であるといった質疑をしていただき、その結果、厳しいコロナ禍において税関では9,971名、過去最高の定員確保ができた。

これは現場で働いている皆様の努力のたまものであり、それをしっかりと国政の場でアピールできるよう活動を支えていただいている各地区本部の皆様の努力のたまものでもあり、組合の成果だと思っている。この流れを切らさずに頑張っていきたいと思う。

中央の情勢は以上だが、最後に当委員会について、こういった情勢であるため、密を避けるだけではなく、時間短縮についてもコロナ感染の蔓延を押しとどめる効果があるので、なるべくスピーディーな会議、特に一日フルですることなく、可能であれば半日で終わる勢いで進めていただければと思う。

また、一年に一回の会議ではあるが、本日議論が終結できない場合は、別の日にするかメールでやりとりする等、工夫を凝らし、午前中に解決しなかったから午後というのではなく、日をあらためて議論する等、方式を変えながら進めてもらいたい。このようなコロナ対策も頭の片隅からやや中心に止めおきながら、本日の会議を進めてもらえればと思う。

このあと、深度ある議論をしていただき、最終的に皆様の処遇向上、職域の確保に繋がればと思っているので、よろしくお願いします。

議題 1 各関配備の監視艇に関わる現状と諸問題

事前に配付している「海事職専門委員会における検討議題」をもとに各地区本部の出席者が説明（以下、すべての議題について同じ、事前配付資料にないものは記載）

【函館】

人事異動について、税関長交渉においても発言したが、家族にも影響を及ぼすため十分な身上把握を行い、本人の希望を最大限尊重していただきたい。

<意見等>

なし

【横浜】

横浜は海事職職員 17 名のうち組合員が 4 名しかいないため、意見集約ができない状況ではあるが、長年要求していたポンツーン（「つくばね」使用）の修繕をようやくしてもらえたことは大きい。

中執で話したが、塩釜に配備されている「しおかぜ」の代替で大型艇を配備したいという要望があり、監視部次長、特別監視官第 1 及び管理課長が全船舶職員のもとへ行き、大型監視艇導入についての意見聴取が行われた。

それ以降新しい話はないが、監視部幹部のスケジュールを見ると、年明けに大型監視艇を要求する内容の説明を税関長及び総務部長まで行っている。

引き続き、大型監視艇導入については情報収集を行う。

<意見等>

なし

【名古屋】

<意見等>

（三浦）豊橋支署小型監視艇「やはぎ」の係留場所について、浚渫されたが状況は変わっていないということだが、砂が入ってきやすい係留場所なのか。

（名古屋）係留場所が川の河口であり、土砂がたまりやすい。

【神戸】

<意見等>

（三浦）新造船である監視艇「こうべ」だが、エンジン等に対しても特に不調等はないか。

(神戸) エンジンの補修工事において、組立時点での液状パッキンの塗布不足で油漏れがあった。

また、発電機から白煙が出ており、引き続きメーカー側と対処している状況である。

(三浦) ドックを年3回してほしいという話があったが、船底に苔や藻などが付着することで、負荷がかかるといった理由か。

(神戸) 海洋生物の付着が原因であり、燃料消費やエンジンにかかる負担を考えると、年1回より2年に3回の方が良いのではないかという意見である。

【大阪】

<意見等>

(函館) 函館税関釧路の監視艇が秋田へ配置転換されることについて、2年前に周知があり、現在、持ち家がある職員については売却手続きを行っている状況である。

(三浦) 伏木から本関に配置換えになるということで、船舶職員の皆様はかなり動揺されているということだが、組合員からの要望は出ているか。

(大阪) 先月、税関長交渉においてこの議題を上げたが、税関長からすれば、日本海側よりも太平洋側の方が船舶は多いため、こちらに配備するのは当然であるとのこと。

また、舞鶴から伏木への応援については、そこまで重要視しておらず、日本海側は船舶が少ないので太平洋側に戦力を集中させる意向であるとの一点張りであった。

船舶職員の不満に対しては、今後、対応するつもりであるとの回答だけであった。

(三浦) 伏木監視艇「たてやま」代替船舶の仕様書を作成すると思うが、現段階で船舶職員の意見を取り入れるという動きはあるか。

(大阪) 一応、聞いてくれるモーションはしているが、中型監視艇のフォーマットが決まっているため、例えば、2段ブリッジを希望しても通らない。意見を聞いているのは、体裁を整えるためだけである。

(長崎) 門司税関主導で建造するという話は、どのタイミングできたのか。

(大阪) 昨年10月の大阪税関本関へ移設するという通知とほぼ同時にあった。有無を言わずといった感じであり、予算削減にもつながるということで納得させられた感じである。

(長崎) 確かに予算削減にはなと思うが、地域によって気温等も違うため、地域に沿った建造が必要であると考えるが、今後、海保のようにシリーズ船として建造されるのではないかという心配がある。

(大阪) その危惧のとおり、細かいところは聞いてくれると思うが、大まかなところは聞く気がないという感じを受けた。

(横浜) 昔、横浜税関本関に4艇あり、そのうちの1艇を塩釜に移設となった際、監視部管理課長から3か月前に内々で、移設及び乗船職員を告げられただけであった。

横須賀港に配備されていた小型艇が廃止になる際も、廃止1か月前に告げられたということがあり、現在の2年前や1年前に言ってくれること自体、これまで要求してきた組合の成果だと思う。

【門司】

<意見等>

なし

【長崎】

<意見等>

なし

【沖縄】

<意見等>

なし

【東京】

<意見等>

なし

【中央書記局】

非常に重要な話であるため、各地区本部で確実に捉まえて、独自の言い方やプロセスを入れないと意味がないと思う。毎年同じ事を書かれているのであれば、要求の仕方を変えるなり、次に書かないようにするといった考えもあってしかるべきである。

各地区本部で共有していただき、どうしても大きな要求になりつつあるものをメインに中央で拾っていければいいと思っており、この議題に書いてもらうことは問題ないが、各地区本部において、どういう風に要求していくのかということも検討していただきたい。

議題2 処遇要求（要求書）について

【函館】

<意見等>

（神戸）甲板、機関に関係なく、履歴は出してもらっている。

（三浦）例えば甲板員で採用された方で機関の免許を持っている場合、甲板員の方がすぐ機関員の履歴を受けているということか。

（神戸）機関部での日数を調査し、実際に勤務した日数を計算した上で人事に出してもらっている。

（門司）門司では、甲板員であれば甲板員の履歴しかつけてくれない。

甲板員であれば、機関士としての履歴をつけてもらえないため、次の履歴解除ができない状態である。

（三浦）例えば、両方の免許を持っている人が甲板員で採用され、機関部の免許を更新する際には履歴がなく、そのまま履歴限定がついているということで、将来的に一等機関士になる時に限定解除しなければいけないといったことが生じると思うが、他関でこのような事例はないか。

（神戸）甲板員で採用され、一等機関士として乗船する日数があり、その日数を航海日誌から抽出

し、合計で規定日数以上になるよう計算した状態で履歴を出す形をとっている。

税関の監視艇は一等機関士が必要な艇ばかりであり、同様に日数を出せば、どこでも対応できるのではないかと思う。機関部が不足している状態であり、そこをついていけば対応してもらえるのではないかと思う。

(横浜) この件は神戸税関だけが対応してくれているため、神戸税関は対応してくれているのにという声を上げると、神戸税関に不都合が生じることになるため、神戸税関がやっているからとは言いづらい状況である。

要求をあげるのであれば、中央から上げてもらう要求書に追記してもらうしかない。

また、乗船履歴がつかない場合、講習会を受ければカバーできるが、講習に係る費用は船舶職員の自腹であり、公務とは認められないため年次休暇の取得が必要になる。

2年前の要求の際にも、この講習会費用について官負担にという要求を税関長交渉の場でしたが、自動車の運転免許と同様であるということで叶わなかった。

各地区本部、税関長交渉にて要求するのは当然であるが、要求書に記載するのであれば、各地区本部の総意で記載する必要があるのではないかと思う。

(三浦) この海技免許の件ですが、新しく要求書に追記しようと思うが、皆様の意見はどうか。

⇒全地区本部賛成

(神戸) 補足ですが、大型艇及び中型艇に関しては、法定人員より部員（免許が不要な船舶職員）がいるため、その職員のために履歴を詳細に調べて必要な日数を割り出して、海技免許の更新の履歴を出している。

小型艇に関しては、3名乗組員であり、全員が法定職員であるため、乗船履歴を出すことは不可能である。

(鈴木) 要求書の書きぶりについて、神戸税関からアドバイスがあったことを踏まえれば、「小型艇を除く」又は「大型艇及び中型艇に限る」といった枕詞が必要になるということによいか。

(三浦) そのとおりである。

(神戸) 皆様ご承知かもしれないが、海技免許の内容を整理させていただくと、免許更新について、両方の免許を所有している職員は併せて更新していると思うが、履歴がついている方は約20分の更新手続きのみで終わるところ、履歴がついていない方は別途費用(7,000円程度)を負担して約2時間の講習を受ける必要がある。

船長及び機関長は履歴をつけることは不可能であり、一等機関士以下の職員がつけられるという整理であるが、履歴をつけるために過去5年間の履歴を調べる必要があり、職員によってはプライドとしても履歴をつける必要はなく、講習を受けるという方もいる。今現在、神戸税関の中で人事に履歴をつけてもらっている職員は1名ぐらいしかおらず、過去の実績を見ても2名程度である。

要求書に追加するのであれば、各関で本当に要望があるかを確認してからがいいと思う。

(横浜) 法定人員で乗船している一等機関士についても履歴はつけられるか。

(神戸) 法定人員での乗船の場合、他の業務につくことができないため、履歴はつけられない。

免許を一つしか所有していない船舶職員について、例えば機関の免許しか所有していない職員が、履歴をつけながら甲板の免許を取得するという取組みも実施している。

新しい人材をどう確保するかという中で、働きながら免許を取得できるという前向きな取

組みを実施している。

【東京】

若手職員の処遇を良くしてほしい。はっきり言えば、収入面である。

若手職員は優秀な職員ばかりであるが、収入面で不安があるため転職するといったことになると思う。

収入面が難しければ、仕事がしやすい環境づくりを推進していただければ、我々が退職した後も下に続く若手職員が生き生きと仕事ができるのではないと思う。

<意見等>

(奥平) 若手職員のためにという気持ちはよくわかるが、国家公務員の給与は人事院の勧告によって決まるので難しい。

ただ、若手職員のため、今後、具体的にどうしていくかということを議論するのはいいと思う。ただ、給与の問題と感情的な問題は別問題であり、そこを認識しないと議論がそれてしまう。履歴の問題や、大型艇のエンジンをどうするだとか、そういうところを議論していないといけない。

【横浜】

法定人員ギリギリの人数で運航している船舶が多いため、法定人員プラス1名又は2名の部分は強く要求してほしい。

<意見等>

なし

【名古屋】

なし

【大阪】

伏木艇「たてやま」だが、一等機関士が不在であり、機関長1名と機関員2名が乗船しているが、機関員の片方が一等機関士の代行という状況であり、年齢が若い機関員で仕方ない部分はあるが、実際には一等機関士の仕事をこなしていることから、年齢ではなく実情に見合った昇給・昇格をお願いしたい。

<意見等>

なし

【神戸】

<意見等>

なし

【門司】

<意見等>

なし

【長崎】

<意見等>

(三浦) 要求書3「監視艇の安全航行などのため・・・」の「など」には入らずに、新たな文言を入れるということか。

(長崎) この文章だと安全航行だけだと思ってしまうため、例えば「夜間取締り時の安全運航などのため・・・」といったように、何のための安全航行なのかといった細かい部分も入れた方がいいと思う。

(奥平) 夜間航行が増えたりしているか。

増えているのであれば、実績をつけて船舶職員の頑張りを売りにできる。

別の機会でもいいので、実績を教えてほしい。

(長崎) 長崎税関では増えている。

承知した。

(横浜) いいと思うが、長崎税関は夜間取締りを積極的にやっているが、横浜税関はあまりやっておらず、夜間航行を前面に出されると、横浜税関も積極的にやらざるを得なくなり、非組合員である船舶職員から声が上がると思うので、書きぶりを考えていただければと思う。

(鈴木) 各地区本部で実施していることがあれば、記載する必要があると思う。

後日、三浦委員長から要求書の案が提示されると思うが、肉付け程度でも構わないので記載していただき、その内容を採用するかどうかは中央で判断するので、意見を積極的に言ってもらえると助かる。

(三浦) 海事担当中執を中心に検討したいと思う。

【沖縄】

<意見等>

(横浜) レンタカーの件だが、基本的に公共交通機関から2km以上であればタクシーを使えるはずなので、旅費について再度確認した方がよい。

【要求書について（まとめ）】

(三浦) 昨年の要求書をもとに、「1 海事職組合員の処遇改善を図ること」については、先日実施した級号俸調査の結果をしっかりと反映させていく。

海技免状の履歴については、大型及び中型監視艇についてということで、要求書に記載するための文章を検討する。

「3 監視艇の安全運航などのため・・・」については、より具体的な文章を記載するため、海事担当中執を中心に検討していく。

「6 ……知識習得のための研修を・・・」だが、「知識習得のため」とあるが具体的ではなく、これだけでは弱いため、税関の監視艇といえ、開港等における密輸や漁船等を利用した洋上取引に対処するとともに、それらの密輸行為を抑止すること等を目的として各関配備されており、海上巡回における不審事象や不審船舶の発見、船舶の動静監視、外国貿易船への立ち入り、船内検査時における洋上監視等に活用されており、監視艇配備の目的に沿った知識取得のための研修といった形で具体的に文章を盛り込むため、思うので、海事担当中執と検討していく。

(横浜) 以前、神戸か大阪で大型船の操船技術の研修のため乗船したという話を記憶しているが、覚えていないか。

(神戸) 船舶職員全員、シミュレーションの講習を受講した。また、全国の船長数名については、海上保安大学にて海上保安庁の BRM シミュレーションを受講した。

(東京) 10 年位前に BRM (ブリッジリソースマネジメント) と ERM (エンジンルームリソースマネジメント) の研修を広島の海技学校で受講した記憶がある。

(三浦) BRM といった各種研修は税関の監視艇運航に生かされているという認識であり、必要な研修であれば要求書に盛り込むことは大事だと思う。

(奥平) 知識習得だけの記載であれば、当局側は難色を示すかもしれないが、監視艇での任務を遂行するための知識習得もあることを捉まえていただければ、中央書記局から要求書を提出する際にしっかりと窓口にも伝えるため、できれば皆様の知識を総動員し、知識習得及びその目的の達成のために習得するという、いい文句があれば取り入れていきたいので知恵を貸していただきたい。

議題3 今後における海事職専門委員会のあり方及び中執における海事職担当について

【函館】

<意見等>

なし

【東京】

<意見等>

なし

【横浜】

<意見等>

なし

【名古屋】

<意見等>

なし

【大阪】

<意見等>

なし

【神戸】

<意見等>

なし

【門司】

<意見等>

なし

【長崎】

<意見等>

なし

【沖縄】

<意見等>

なし

(三浦) 今後における海事職専門委員会のあり方については、ほとんどの税関が1年に1回、顔合わせによる会議が望ましいということだが、今回のWEB形式での開催について、感想や意見等があればお聞きしたい。

(東京) WEB形式だと意見が出にくいような気がする。議論は早く進むと思うが、顔を合わせて話をする事で、聞きにくいことも聞けて、いい情報交換の場になる。

(門司) WEB形式は難しく、やりにくいと感じた。こういう状況なので仕方ないが、できれば顔を合わせて話がしたい。

(三浦) やはり皆様、顔を合わせての会議がいいということで、今後の社会情勢を鑑みながら検討していきたい。

中執の海事職担当だが、大阪税関の船舶職員の方で立候補される方がいるということだが、する人が誰もいなければということか。

(大阪) 舞鶴から候補者はいるが交通の便が悪いため、難しい面があるというのが実情である。

議題4 その他（自由討議）

【大阪】

本関だけだが、出艇の有無が当日出勤してからでないと判明せず、出艇時間は出艇30分前に電話で知らされる。各税関の現状を知りたい。

<意見等>

(函館) 前日の打合せで決定している。

(東京) 翌週の予定表を前の週の木曜日に上席官が作成し、その予定表に沿って運航している。

(横浜) 前日の夕方に決定している。

(名古屋) 前日16時のミーティングで決定している。

(神戸) 船舶事務所に船舶担当の上席官がおり、毎月1カ月分の運航計画を立てている。現在、コロナ禍の中で船内検査等がなく、海上巡回のみの運航計画を立てているが、取締りの方から違う用務の依頼がある場合は前日までに連絡があり、前日に決定している。

(門司) 前日夕方の取締会議で決定している。

(長崎) 月の中旬には翌月の予定が決まる。途中変更もあるが、前日には次の日の予定を確認し、当日は出艇 1 時間前に天候等を確認して船長が出艇の可否を決めている。

(沖縄) 船長の判断でその日に事務所に連絡し、1 時間前に出艇の準備をしている。

新造船「たてやま」を建造するにあたり、ポンツーンを要求しているが、どれくらいの周期で上架をしているのか教えていただきたい。

<意見等>

(名古屋) 上架の要求は上げているが、当局が全くと言っていいほど対応してくれない。耐用年数が 10 年とのことで更新もしてくれない。今回の概算予算で、ポンツーンの予算がついているが、名古屋の分はついていないと聞いており、なかなか厳しい状況である。

(横浜) 「つくばね」で使用しているポンツーンが昭和 30 年のポンツーンなのだが、10 年に 1 回の上架と言われており、要求し続けてギリギリ 10 年で今回上架された。ただ、横と下の部分と防食板は交換したが、上の部分や渡りの栈橋部分については整備されず、錆びたままであり、部分的な修理となっている。

【神戸】

門司税関にお聞きしたいが、新造船建造にあたり、門司主導について船舶職員に対して会計側や取締役側から意見の集約等はあったか。

<意見等>

(門司) 関税局からの大まかな建造内容を聞き、要望だけは伝えているが返答はない状態である。

(大阪) 意見は聞いてくれるが、体裁のために聞いている感じであり、考える時間をほとんど与えてもらえず、とりあえず聞いたというアリバイ作りのためのように感じた。門司税関ではどうだったか。

(門司) 昨年の 10 月か 11 月に大阪税関の監視艇とあわせて建造するという話を聞き、船舶職員からの意見を聞かせてほしいということで意見を上げているが、詳しい計器等の搭載内容についてはまだ聞いていない。

【門司】

<意見等>

(大阪) 12V 仕様での監視艇の使用感について、2017 年 12 月に就航した舞鶴の「あおば」が 12V だが、低回転域での振動がすごい。700~1,000rpm、追尾において 10 ノット前後で使いたい部分で振動がすごく、船内で会話が聞き取りにくいほど振動と騒音があり、振動によるクラックが数か所入っている。

(名古屋) 今は実施していないが、昔、定年退職者に対して金券を渡していたが、共済基金で統一されたため廃止した。ただ、以前は共済基金の中に退職者に対する支給の記載があったが、いつの間になくなっていった。理由は不明である。

(函館) 組合員資格を持ったまま退職する人が少なく、退職する職員に対して退職祝いとして地区本部から金一封を渡している。また、再任用で組合員に残ってくれる方には、さらにプラスして渡している。

【長崎】

コロナ対策として、オゾン発生器を導入しているところがあり、長崎大学からオゾンがコロナウイルスに対して有効であるという研究発表があったため、今後、取り入れていこうか検討しているが、各税関はどのような対策をされているか。

また、新造船「りゅうと」について、運航している中で何か不具合等はないか。

<意見等>

(函館) マスクとアルコールを船内に常備している。巡回中、1時間に1回は換気を行い、手すり等のアルコール消毒をしている。

(東京) 窓を開けて換気をし、マスク着用、アルコールによる手の消毒をしている。

新造船「りゅうと」について、操船しやすいという話を聞いたが、一方で建て付けが悪い箇所やコネクターボックスの破損、燃料移送ポンプのフランジの漏油等、細かいところで修理箇所が出ている状態である。だが、運行上は問題ない。

(横浜) 換気には十分に気をつけており換気扇を回し続けているが限界があるため、途中で停船して窓を開けて換気している。

(名古屋) 手洗い、消毒、うがい、マスク着用をしている。

(大阪) 換気について窓は開けていないが換気扇を常に回している。

(神戸) マスク、アルコール消毒をしており、換気は特にしていない。特別広域の際、船舶職員は船内泊だが、取締職員は陸上泊で対応している。また、外国貿易船に行くことを想定し、フェイスガードを各艇2個ずつ配備している。

(門司) マスク着用、アルコール消毒をしている。

(沖縄) マスク着用、手の消毒、換気を実施している。

【沖縄】

<意見等>

なし

【中央書記局】

神戸税関から船舶職員用作業服の話が出たが、中央で要求を承るため、各地区本部において、必要な要求数やバックプリントが不要である等、内容を整理したものを集約して当局窓口へ要求し、船舶職員は現場から要求していただきたい。その際、それぞれの要求内容が同じになるよう、意思疎通を行って要求していただきたい。

当局への要求内容をまとめていただければ、5月に予定している概算要求に計上するのでよろしくお願ひする。

<意見等>

(横浜) 毎年の概算要求に、全国税関統一要求として船舶職員の統一作業服(シャツ、帽子、ベルト)を計上しており、横浜も職場総要求にて全国統一要求として計上しているが、ここに今回の船舶職員の合服やその意見等を盛り込むということでよいか。

(鈴木) そのとおりである。

週明けに概算要求の昨年ベースと今年どうするかをお知らせする予定であり、そこに盛り込んでいただくとともに、繰り返しになるが、現場から当局へも要求していただくようお願いする。

時事的なことだが、尖閣の問題で中国が海警法を改正し、2月1日から武器使用が認められたため、尖閣周りの漁船の方々は恐怖を感じていると思うが、西側の長崎税関や沖縄税関の皆様は海上取締りについての恐怖など、感覚的なところを教えてください。

<意見等>

(長崎) 尖閣の方まで行くことはないため、実感として脅威は感じていない。

(沖縄) 特に感じていない。

(三浦) 今後の監視艇の配備計画について、組合としては減船しないよう現状維持を要求するが、もし仮に廃艇となった場合、行(一)に転換又は他の艇に異動して船舶職員を続ける等、色々と選択肢があると思うが、この場合、法定人員プラス2名又は3名を確保した上での話だが、皆様の率直な意見等があればお聞きしたい。

(横浜) おそらくすごく難しい問題になる。そもそも、現在の監視艇配備計画は関税局が決めており、職員団体として減船要求はできるが配備計画に対しての要求はできない。伏木の監視艇の大阪移設や釧路監視艇の秋田移設については、管理・運営事項に当たらないため組合から要求は出せない。正直、頑張っても色々と調べないと簡単には答えられない。

行(一)への転換について、大昔、横浜で事例はあったが、船舶職員ということもあり、また地元ということで、千葉の監視取締りの窓口に配属されたが、職場に馴染めずに問題を起こして退職した。職員団体として皆様の職域を守るというところに重点を置くべきであり、船舶職員から行(一)への転換の希望があるのであればいいが、希望がないのであれば組合から話はすべきではないと思う。行(一)転換の際、関税局監理課に所属していたが、皆様のそれ相応の覚悟がないと厳しいと思う。

(奥平) 監視艇の配備計画について、今後は移設などの計画も予想され、労組としては引き続き法定人員プラスで要求していくものの、職域がなくなる恐れもある。仮に移設などによって溢れた船舶職員がいた場合は、全国にまたがる異動となることが推測され、今後はそういった問題も含め、改めて職域の確保を要求していく。

人事院勧告による給与面の不安もあるが、その前に労働組合としては、船舶職員として生涯を全うできるよう、注力を入れていきたいと思っている。

【奥平中央執行委員長挨拶要旨】

皆様、お疲れ様でした。

中央でやるべきことや各地区本部でやるべきこと、皆様でやるべきことについて、声を出すだけではなく、行動も伴ってやっていく必要があるため、しっかりと今回の会議の内容を踏まえて我々の要求に繋げていきたいと思っている。

【三浦専門委員長挨拶要旨】

本日は、海事職組合員の皆様、そして各地区本部執行部の皆様、大変お忙しい中ご出席いただきありがとうございました。WEB 形式ではありましたが、皆様からのご意見を新たに要求書に盛り込むこともでき、大変意義のある会議であったと思っております。

コロナ禍ではありますが、組合活動を低下させることなく、各種交渉等、今後の取組みを進めていきたいと思っております。

最後に、監視艇の安全運航と皆様のご健康を記念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

本日はありがとうございました。

以上