

税労第 62-073 号  
令和 4 年 5 月 11 日

各地区本部執行委員長 殿  
中央執行役員 殿

日本税関労働組合  
中央執行委員長 倉本和邦

第 62 期海事職専門委員会議事録について（送付）

このことについて、議事録を作成したので、別紙 1 のとおり送付します。

(別紙1)

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 斎藤 雅記  
同 佐藤 裕一  
同 浦中 篤  
同 福本 一也

第62期海事職専門委員会議事録

- 1 開催日時 令和4年1月22日（土）13時00分～17時00分
- 2 開催場所 各地区本部書記局及び自宅（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）、斎藤 雅記（横浜）、佐藤 裕一（横浜）、  
浦中 篤（門司）、福本 一也（長崎）  
函館地区本部：角 浩（海2：船長）  
東京地区本部：下田 峻大（海2：甲板員）  
横浜地区本部：森 晃二（海2：船長）、戸田 秀久（行1）  
名古屋地区本部：三谷 雄紀（海2：甲板長）  
大阪地区本部：森田 嘉久（海2：一等機関士）  
神戸地区本部：徳田 尚久（海2：船長）  
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）、奥本 克真（海1：三等機関士）  
中央書記局：倉本 和邦（委員長）、鈴木 宏彰（書記長）、  
村岡 和弥（書記次長）
- 4 議題等
  - (1) 各関配備の監視艇に関する現状と諸問題
  - (2) 海事職員が抱えている諸問題
  - (3) 今期提出する要求書の内容について
  - (4) その他（自由討議）

## 5 議事内容

### 【三浦専門委員長挨拶】

本日は、大変お忙しい中、またこの様な社会情勢の中、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きます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ひいたします。

本来であれば集合形式での開催を予定しておりましたが、年明けより新型コロナウイルス感染症の急拡大により、急遽 WEB 開催に変更させていただきました。突然の変更により皆様にご迷惑をおかけしましたことをお詫び申し上げます。私も皆様とお会いできることを楽しみにしておりましたので非常に残念でなりません。

本日は短い時間ではありますが、年 1 回の貴重な機会ですので現場の生の声をお聞かせいただき、アイディアを出しながら前向きな議論ができればと思っております。本日はよろしくお願ひいたします。

### 【鈴木書記長】

中央で書記長を務めている鈴木でございます。本日はよろしくお願ひいたします。先ほど三浦委員長からも説明があったとおり、当初は集合形式での開催通知をしてましたが、社会情勢もあり、昨年と同様 WEB での開催となりました。

このような形になったとはいえ、みなさんからの活発な意見をいただければと思っております。

中央情勢としましては、税関の令和 4 年度予算が発表されました。定員は行（一）については 103 名の増員が認められ税関初となる 1 万を超える定員となりました。予算についても税関の予算は伸びているという状況です。

しかし、残念ながら船員の定員については増減がなく横這いとなっています。今後も必要性を訴えながらみなさんの忌憚のない意見を踏まえ要求書の内容等議論をしていきたいと思います。

本日は半日という短い時間ではございますが、活発な会議を進めていただければと思いますのでよろしくお願ひいたします。

## 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】

函館の問題点について、答申にある中で特筆すべき点について抜粋して発言する。

現在、釧路に配備されている船を秋田に配備替えとし、新たに新造船を配備するという部分について、その関係から人事異動に係る問題がでている。人員の配置等にかかる情報は早期の通知をしてもらいたいという要望を出していなかったところ、1 月 14 日に当局から回答があり、配備にかかる職員の負担を軽減するために配置前に発令するという通知であった。具体的な発令日についてはなかったが、該当者にとってはある程度の希望に沿う通知だったと考えている。

秋田に配備される新造船については、2月17日の進水、3月中の配備となる予定である。

**【東京】**

答申のとおり

**【横浜】**

高齢化が進み、再任用者が占める割合が増えていることから今後が不安。あと監視艇の運航は密になることからコロナ対策をしっかりしていただきたい。

**【名古屋】**

答申のとおり

**【大阪】**

答申のとおり

**【神戸】**

小型艇について、法定3名のところを3名で運航している。休みがとりづらいといった健康面でも問題があることを神戸でもあげているが、以前は法定+1でできていたものが、現状は他税関と同じような状況である。この問題はなんとか解決していただきたい。

**【門司】**

乗船人員について本関配備の監視艇ひびきも法定3名のところ3名で運航している。監視艇げんかいは法定3名のところ4名。他税関の広域艇は5名で運航している中でげんかいだけ4名であることから1名増員を要求している。

**【長崎】**

答申のとおり

**【沖縄】**

答申のとおり

<質問、意見等>

**【函館】**

運航中におけるコロナ対策としてはどのような対策をとられているか伺いたい。

**(東京)**

出入港時は、天気が良ければブリッジのドアを開放するなどしてこまめに喚起を行っている。また、新造船に集塵機が配備されているが抗菌機能がついているのでそれで対応している。

その他、食事の場所を分散したり、アルコール消毒の徹底を行っている。

(横浜)

巡回中に速度を落として喚起をしたり空気清浄機や二酸化炭素の測定器を設置している。

船内の前方に職員が集中してしまう場合があり、密の回避ができていないのが現状である。

(名古屋)

空気清浄機を要求しているが、その要求は叶っていない。船内に消毒液は配備されている。

(大阪)

換気扇をつけての喚起を行っている。たてやまの代替艇については殺菌性の高い空気清浄機を希望している。

(神戸)

船内においては喚起とマスク。入口にはアルコール消毒。事務所の方ではパーテイションを配置するなどして対策を行っている。

(門司)

船内ではマスク着用と手の消毒を行っている。

(長崎)

その他の項目に長崎の答申として書いているが、鹿児島の監視艇なんせいでコロナの感染者が発生し乗組員全員が濃厚接触者となり監視艇が運航できない状態となった。その時は、残りの船員で長崎まで回航し保船業務にあたった経緯があるものの、以前から要求しているオゾン発生器は配備されず、二酸化炭素濃度計の設置のみで濃度計が発報したら喚起をしたり消毒するくらいである。

オゾン発生器については、ずっと要求がかなっていなかったが、先週から監視艇で検証している状況で検証結果がよければ導入になる予定である。他税関で資料が必要であれば連絡いただきたい。

(沖縄)

マスクの着用と天気がよければ船橋のドアを開けて喚起を行っており、時々アルコールで除菌をしている。

(函館)

アルコール消毒とマスク着用。一時期はフェイスマスクの着用も言われたが前が見えなくなるのでしていない。

3カ月くらい前に空気清浄機が導入された。長崎が言っていたオゾン発生器について、本関の船には建造時からついている。当初はウイルスへの効果はうたわれていなかったので、長崎の検証結果はみてみたい。

航海中は 1 時間ごとの喚起をしている。近頃は風雪が強く波の飛沫が侵入してくるの

で経年劣化が心配。また喚起するために速度を落とすので航行時間が長くなる傾向である。

下船時には機器の消毒を行っており次亜塩素酸水を使っている。

<質問、意見等>

**【大阪】**

在宅勤務はどうされているのか伺いたい。

(函館)

昨年の5月に緊急事態宣言が道内に発令された時点では週2～3日の在宅勤務だった。

昨年9月の緊急事態宣言も同様。

出勤者の抑制が目的だったので、泊付きの広域出張は行っていた。

(東京)

職員全体の出勤抑制だったので2週間に1日のペースで船員全員を在宅勤務としていた。新潟は自家用車で出勤する職員が多く船員は外部との接触も少ないとからリスクはそこまで高いものではないと考えこの対応としていた。

(横浜)

職員全体で出勤を何%抑制というものがあるようで、状況によって30%だったり50%だったりで、それによって頻度は変わるが、大体、週1～2日在宅勤務になることがあった。現在はなっていない。

(名古屋)

本関地区では、緊急事態宣言中は週1～2日在宅勤務をしていた。

(神戸)

昨年の4～5月は週1回の勤務、あとは在宅勤務であった。9月あたりになると1日おきにという感じで週の半分は在宅勤務をしていた。

(門司)

出勤抑制があったときは週2～3回は在宅勤務をしていた。今は全くない状況である。

(長崎)

出勤抑制があれば週2～3回は在宅勤務。取締りが必要な船舶がいれば出勤していた。

(沖縄)

出勤抑制があれば週2～3回は在宅勤務。現在は蔓延防止の状態であるが、コロナ感染者の人数が増えているので、沖縄は週2～3回の在宅勤務。石垣は出勤者を5割に抑える方向で動いている。

<質問、意見等>

**【三浦】**

東京の意見にあった3級海技士の免状について、現時点での懸念はあるか。  
(東京)

機関部については3級海技士をほぼ全員保有しているので特に問題はないが、航海士が2名でやっており、機関士から航海士をやってもらいたいという話になったときに、講習が多く長期間年休を取得するなどの必要があるため挙げさせてもらった。

(三浦)

他の税関でそのような懸念事項があるところはないか。

(長崎)

答申にも書いているが、上位級の海技士を取得する際に、5日程度の休暇を取得している。費用面も含めて研修扱いにするなど官側のサポートをお願いしたい。

(神戸)

神戸は海技士の免許についてこれまでバランスよく採用しているので、今のところ大きな問題は感じていない。ただ、今後船舶職員の数が減ってくるようであれば表面化するかもしれない。

(沖縄)

ほとんどの職員が3級を持っている状態で採用されているので、大きな問題は生じていない。

**議題2 海事職職員が抱えている諸問題**

**【函館】**

答申のとおり

**【東京】**

答申のとおり

**【横浜】**

高年齢化が気になる。

**【名古屋】**

特になし

**【大阪】**

答申のとおり

**【神戸】**

STCW基本訓練について、どのような対応や意見が出されているのか後ほど伺いたい。

**【門司】**

答申のとおり

**【長崎】**

答申のとおり

**【沖縄】**

さきしまの記載（現在 3 年ごとの転勤を 2 年に変更できないか）は訂正でお願いしたい。

<質問、意見等>

**【三浦】**

先ほど神戸から質問があった STCW 基本訓練について、各関で何か意見があれば発言願いたい。

(函館)

この答申をみて STCW での基本訓練がなければ更新ができないことを知った。これは船員手帳を有して船舶に乗船している者が対象となっているようなので、税関の監視艇のような場合はこの条件に当てはまるのかわからない。他税関の意見を聞きたい。

(東京)

特になにか動いているものはない。

昨年 11 月に海技免状の更新を行ったが、その際は特に求められるものはなかった。学生の際に必要な訓練はやっているはずなので、ある程度の年齢の人は必要ないのかもしれない。

(横浜)

知らなかつたことであり、今後の動きを注視したい。

(名古屋)

訓練が必要であるということがあればぜひ教えてもらいたい。先々月ぐらいに海技免状を更新した職員がいるが特にこのような話は出ていなかつた。

(大阪)

該当するのか調査中であった。各関足並みをそろえていきたい。

(門司)

特に動いていない。

(長崎)

特に動いていない。

(沖縄)

情報では官公序船は必要ないのではという話が出てきたので、特に動きはない。

(神戸)

函館が言わされたように船員手帳を持っていない、また内航船の性格も有しないことから、税関の監視艇にはこの規定はあわないのではと思ったが、受講料が4～5万円と高額であることから、できれば受けずに更新ができればいいのであって、どうしても必要となるのであれば組合をつうじて官費となるような動きになればと思っている。

神戸としても受講しなくとも良いとなるのが一番いいと思っている。

【三浦】

答申もあるように、STCW 訓練を受講しなければ海技免状が更新できなくなるとなればこれは大きな問題になると思うので、この部分にはしっかり調査したいと考えている。

### 議題3 今期提出する要求書の内容について

各関に発言を求めたが、答申以外のものはなし。

【三浦】

項目1（1）から（5）については、級号俸調査の結果を反映していきたいと考えている。

<質問、意見等>

【三浦】

項目4について、兼務というところは私としても認識としては同時に機関と甲板の発令とは考えていないが、長崎から兼務という言葉は誤解を生じる可能性があるため、その都度という記載にしてはどうかという意見があつたがどうか。

他の意見があれば挙手願いたい

・・・特に反対意見なし。

【三浦】この部分には担当中執の方で記載を修正したい。

<質問、意見等>

【三浦】

項目7について、函館から「職務上必要となる」を「外国往来船との更新に必要な」等、具体的な記載にしてはどうかという意見があつたがどうか。

受け手にわかりやすく説明できるようにことであるが見ないか。

(大阪)

やはり具体例はあったほうがいいと思う。

・・・その他特に反対意見なし

【三浦】

この部分についても担当中執で調整して修正したい。

<質問、意見等>

【神戸】

項目8（2）にある小型艇の船長・機関長の6級昇格については、船長はおそらく6級になっているので、機関長の6級昇格のことではないか。

あと、一等機関士の4級昇格を可能というのは、別に定めるという書き方ではあるが今でも4級昇格は可能ではないのか。

(鈴木)

神戸が言ったところを加味すると、書きぶりは少し変わってくる。船長という記載を取り除き、4級昇格は在級期間表をみる限りでは別に定めるとあるので、要求書に書かなくてもいいのかなと思うところもある。

(佐藤)

大前提として人事院規則に級別標準職務表がある。

税関の船は備考でいう小型船舶に該当する。基本的に小型船舶の船長・機関長は4級までにしかなれないのがわかると思う。人事院規則上の大原則では税関の船の船長・機関長は4級までにしかなれない。

その中で職員団体の要望に税関の船は小さいけれど大きなエンジンを積んでいるよと表現し、当局側もそれを前面にだして個別人ごとに承認しているので、5級ないし6級がいくつか割り当てられている。当然職員団体として上の級をとってくるためにがんばるのは責務だが、原則こういう基準に伴ってやっていることをおわかりいただきたい。

在級期間表については小型船舶の1級を6年しないと2級になれないという見方をする。4級から6級の別に定めるというのは、個別に人の経験等を判断しながら級を決めていくことになる。

また、小型船舶は3区分しかないことから、一等機関士でも二等機関士でも機関士に区分され、3級までにしかなれないことが大前提となる。

海1でも同じように級別標準職務表があり税関の監視艇は中型船舶二種に該当する。中型船舶二種の船長は3級までしかなれないのが大前提。この上の級を要求するのであれば相当困難な業務を処理するというところを人事院の個別承認が必要になる。

これらを踏まえて要求書を作成できればいいのでは。

【三浦】

先ほどの説明を踏まえたうえで、今後中執で検討したいと考えるがいかがか。

・・・特に反対意見なし

【三浦】

全体を通して何か意見はないか。

・・・特に意見なし

#### 議題4 その他（自由討議）

＜質問、意見等＞

【三浦】

制服関係について、他の地区本部から意見はないか。

(大阪)

合服の要求が以前からある。

(長崎)

合服はあまりいらないという意見が多い。地域性もあるので難しいかも知れないがその地域で必要であれば支給してはどうか。合服が支給されれば物品管理が発生することもあり長崎ではいらないという意見がある。

＜質問、意見等＞

【神戸】

統一したユニフォームについて、背中に税関とプリントされているが他の地区本部はどう思っているか。神戸では反対したのだが、多数決で決まったと聞いている。

(函館)

プリントはない方が行動の自由度が高い。地方の港に行くとコンビニ等に行きづらいという意見がある。洗濯を繰り返していると字体が擦れてくるのでみすぼらしくなるという意見もある。

(東京)

概ねプリントはない方がいいという意見が多い。

(横浜)

いろいろな意見があると思う。

(名古屋)

個人的な意見になるがあってもなくてもどちらでもよい。

(大阪)

昼休みの買い出しや地方の港に上陸したときは上着を着るなどしてプリントを隠すのでない方がいい。

(門司)

あってもなくてもどちらでもよい。あった場合は反射するところが剥げてくるので改良してほしい。

(長崎)

全体的にバックプリントは不要という意見が多い。

(沖縄)

ない方がいいという意見が多い。

(鈴木)

制服の帽子や長袖などで意見をいただいたが、今貸与されていない制服については前回の専門委員会では要求してほしいというところがあって、昨年の概算要求の中で統一項目には記載している。要求するということであれば、全国統一で要求するように調整してほしい。

### 【三浦】

制服については様々な意見があるが、今後更新という話があれば、今あったような意見をまとめて挙げていければと考えている。

<質問、意見等>

【長崎】

定年延長について伺いたい。段階的に定年を伸ばしていくこととなったが、この制度において船長や機関長といった役職はどうなるのか。

(鈴木)

資料を配布しているが、これが実際に税關局、税關の中でどのように割り当てられるのかは現時点では何らわからないというのが実情である。

行一も含めて役職定年と呼ばれる職員がどの役にいくのかはまだ明示されていない。

明示され次第共有することとし、その内容によっては新たな要求項目となりえるが、現時点では説明するソースがないことから、資料だけを今回配布している。

<質問、意見等>

【沖縄】

今、船を建造しているところもあると思うが、船靈を設置する時どうしているか。また宮司を呼ぶときは幹部職がポケットマネーを出しているが、他の地区本部はどうか。

(函館)

3艇とも神棚を設置しており、毎年1回札を交換している。今年1月に交換した際に出費した費用は、監視部長、課長、監視の幹部、船長、機関長が割り勘している。

(東京)

新造船の建造があったが、中に設置する神棚等の費用は船長、機関長が折半していた。

(横浜)

部長、次長、特別監視官、統括が負担している。

(名古屋)

船長、機関長が負担している。

(大阪)

神棚を設置して、お札を毎年交換している。その費用については船員で負担している。

(神戸)

新造時の宮司は造船所の方で手配している。神棚も新造船建造の予算上で要求している。

毎年の分については、船員がお茶代といった出し合っているお金から負担している。支署によれば統括や上席がお札は負担しているところもあるので、毎年の分は官署によって異なっている。

(門司)

毎年のお札はお茶代から出している。

(長崎)

新造船については造船所の方で手配する。お札については船員が負担している。

<意見、意見等>

【函館】

答申に書いているが、法定人員の船長、機関長、一等機関士で運航する際、長時間の運航で船長が休息のためにブリッジを空けた場合には、法律上では航行ができなくなるため、船長はずっとブリッジにいなければならない。

そういうところで甲板部の航海当直部員の認定を受ければ船長も十分な休養がとれるが、それぞれの税関では甲板部の航海当直部員の認定を受けているのかどうか伺いたい。

(東京)

現状としては、甲板部は船長とチョッサーの2名体制となっており、24時間以上の航行でも交代ができるという形でやっている。

機関部から甲板部への転換は、フレキシブルに行えるような状況だったが、現在は当直限定が外れているものがいない、若しくは甲板の免状を持っていない者がいるという状況であるため、フレキシブルに交代できる状態になっていない。

(横浜)

監視艇つくばねに乗っているが法定人員は3名で船長、機関長、一等機関士。私は船長だが昨日、おとといも千葉までノンストップで昼休みというのを結構やっている。

トイレに行く際は船を止めて一等機関士に2~3分見張りをお願いしている。人数が増えない中、非常に不便ではあるが安全第一を優先してやっている状況である。

(名古屋)

航海当直の認定は受けていない。

無線等は新規取得は官に出してもらっている。航行中、船長が休息に入る際は免許を持っているものが交代で入るようになっている。

(大阪)

長時間の航行となると、一等機関士の自分が甲板の免状を持っているので船長の交代で舵を握ることがある。

24 時間以上の航行を監視艇おおみねは現在やっていないため、短時間トイレや食事で船長が離れることがあるが、完全に長時間離れるというのではない。

(神戸)

船長もここなら大丈夫だらうと判断し、トイレ等でブリッジを離れ機関長や一等機関士が周りを見ながらやっている。神戸では水島支署がちょっと問題になっている。

(門司)

船長と甲板長が乗船している船は交代で、船長しか乗っていない船は 2 時間ほど走ると島に入り 30 分～1 時間の休憩をとっている。

(長崎)

航海当直の認定は受けていない。

熊本にある監視艇ありあけは、神戸や横浜と同様で船長しか甲板部はいないので、休憩する時は船をとめてトイレ休憩するなりして再度運航する形をとっている。

(沖縄)

航海当直の認定は受けていない。

長時間や夜間の運航の際に、船長と一等航海士だけでは交代のタイミングや夜間は寝る時間もなく運航しているので、そういう時にどうしたらいいかと問題があがっている。

## 【三浦】

先ほど神戸から函館に部員の認定について質問があったので回答願いたい。

(函館)

認定については、税關側からではなく運輸局の認定である。船長がいて甲板員や甲板長など免状を持っているものがいれば、1～2 時間交代して 9 時間ぐらいの航海はしているが、今後懸念される課題として質問させていただいた。

先ほど沖縄が言ったように、日中から夜間、長時間の運航では仮眠をとる必要がでてくるが、船長がブリッジを離れることを想定した場合は、認定を受ける必要があるのかなど、沖縄などかなり追尾取締りをしているところはどうなのかななどっての質問だった。

(神戸)

免許があればというところがあるのと、辞令がでなくとも機関、甲板やっていこうという人も多いのであまり大きな問題にはなっていないが、まったく甲板の免許がないと

ころに非常に問題があると思っている。

今のところは、昨年末に各支署集まって会議を行ったが、その中でも甲板の免許がないのに舵を持てというわけにはいかないので水島支署の問題がクローズアップしている。

話は戻るが、法定+1というのは最低限の話であって、なぜこれが法定ギリギリの人員でやるほうになったのか、増員と今は言っているが元々小型艇は4名だったのが減っているわけであり戻して欲しい。神戸では決して増員とは思っていない。広域艇は法定+2、小型艇は法定+1が大原則にあるぞというところを組合としても活動していただきたい。

### 【三浦】

ありがとうございます。監視艇が運航するにあたって安全航行が第一だということを今まで人員の要求を中心でも挙げてきた。船長しか甲板の免許を持っていないところにあっては一人に過度な負担とならないように要求書にある人員要求の部分は粘り強く活動を続けていきたいと考えている。

<質問、意見等>

### 【大阪】

今回、はまなすが移管するが身上把握のされたかたが昨年まで違ったとか、移管のスケジュールや古い艇をどうするのか、例えば釧路に置いたままにするのかどこか新しいところに持っていくのか等、今後大阪のたてやまも移管されるというところもあるので、参考になる事柄があれば情報提供していただきたい。

### (三浦)

はまなすの一等機関士をしているので回答したい。身上把握については統括官からきめ細かく実施されている。

その他は新しく何かを聞かれているというのは至っていない。はまなすについては現在釧路港にあるが、今後売船となれば函館港の方へ船舶職員で回航する予定である。

はまなすの代替艇であるちようかいについては、自分が監督職員として建造先である廣島等へ行ってきた。船殻の完成まで終わっており、ブリッジや機関部、タンク類などだいぶ形ができてきた。今月31日には艤装に入り、2月17日に進水式を予定している。

### (函館)

新造船の受け入れ体制について説明する。係留地の確保については2年ほど前から動き出しており、秋田県庁と折衝し、なかなか秋田港内で監視艇を留めるに適したところがなかなかなかったところ、どうにか庁舎の近くを確保することができ、岸壁で60mの係留地を確保できた。現在は防犯のための高さ2mのフェンス、岸壁に横づけするためのフェンダー、3m沖に出すためのアンカーの設置を完了している。

その他、陸電や水道の施設も完成しており、受け入れ体制はほぼ完了していて、来週初めに特別監視官が確認することとなっている。

あとは船の完成と回航を待つ状況である。

＜質問、意見等＞

【神戸】

大阪と門司に対してですが、今度新造船を建造していくと思うが、監視艇こうべを建造する際は舞鶴のあおばを2度ほど見に行って大変参考になったというのがある。

参考した中で監視艇こうべができたが、ぜひ機会があれば、大体、船型が似ているところもあるので図面上ではよくても実際の使い勝手が悪かったということから、コロナ禍であるがチャンスがあれば足を運んでいただき、実物を見てもらって良い船をぜひつくっていただきたい。

できるだけ協力はしていきますので何でも聞いていただきたい。

【鈴木書記長挨拶要旨】

このような社会情勢の中、出席いただきありがとうございました。みなさんの協力もあって滞りなく議論していただいたということで、要求書については今後ひな型をつくってみなさんのご意見をいただければと思います。

また、海事職担当中執については三浦委員長が4期務めている状況です。中央としても代謝を考えている中で、他の海事職員から協力していただける方がいないか考えているところです。

協力していただければレベルというのはもちろん相談しますが、行1では船の事情はわかりにくいところもあり、やはりこのような会議などでは海事職員にご協力いただくのが一番だと考えています。

今一度検討していただき、このような形ならば手伝えます、携わってみたいというのがありましたら各地本の委員長に声かけしていただければと思います。

【三浦専門委員長挨拶要旨】

本日は大変お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございました。WEB開催ではありましたが、たくさんの意見交換ができ大変有意義なものであったと思います。今後も粘り強く各種交渉等の取組みを進めてまいります。

本日はありがとうございました。

以上