

(別紙1)

日本税関労働組合海事職専門委員会

専門委員長 福田 和政
専門委員 北出 淳一
同 佐藤 裕一
同 永山 幸司
同 浦中 篤

第63期海事職専門委員会議事録

1 開催日時 令和5年1月21日（土）10時00分～16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：福田 和政（大阪）
専門委員：北出 淳一（函館）、佐藤 裕一（横浜）、永山 幸司（大阪）
浦中 篤（門司）
函館地区本部：三浦 慎也（海2：一等機関士）、館山 透（海2：機関員）
東京地区本部：浅羽 祐介（海1：一等機関士）
横浜地区本部：山本 一徳（海2：船長）、前田 義徳（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）、井田 正樹（海2：機関員）
神戸地区本部：松江 悟（海2：船長）、瀬山 洋（海2：甲板長）
門司地区本部：高野 正義（海2：一等機関士）
長崎地区本部：大士 康弘（海2：一等機関士）、入野 大輔（海2：一等機関士）
沖縄地区本部：奥本 克真（海1：三等機関士）、新里 薫（行1）
中央書記局：倉本 和邦（委員長）、齋藤 雅記（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) 船舶職員の処遇等に係る現状について
- (3) 海事職職員が抱えている諸問題
 - ① 監視艇の乗艇人員について
 - ② 処遇改善について
- (4) 本期提出する要求書の内容について
- (5) その他（自由討議）

5 議事内容

【福田専門委員長挨拶】

今年から海事職専門委員長となりました福田です。大阪税関舞鶴税関支署の監視艇「あおば」で一等機関士をしております。分からぬこともありますので申し訳ありませんが、よろしくお願ひいたします。

本日は休日にも関わらず、皆様御参加いただきありがとうございます。書記長も忙しい中、書類の手配等していただきありがとうございます。

本日はよろしくお願ひいたします。

【倉本中央執行委員長】

本日はよろしくお願ひいたします。船舶職員の処遇改善や人員、特に小型船舶の人員が足りないというのは神戸でも言われております。また、地区本部でも様々な問題を抱えていると思いますので、ざっくばらんに話し合いができる1年に1度の数少ない機会ですので、忌憚のない意見をお願ひいたします。

【斎藤書記長】

中央で書記長をしております斎藤です。

本日はよろしくお願ひいたします。

今回の会議は、当初は集合形式での開催、更には東京では無く大阪での開催を予定しておりましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大により、Web開催を余儀なくされました。

どのような開催形式であっても、皆さんの処遇改善のため、活発な意見をいただければと思っております。

私からは中央の情勢について話をさせていただくと、令和5年度予算が発表され、予算は981億30百万円で2.9%増、定員は104人純増となり、10,178人となりました。どちらも税関の仕事が認められ、数字的にも伸びていることが確認できるものとなっております。

残念ながら、船員の定員については増減が無く横ばいとなっております。今後も必要性を訴えながら、その訴え方にも変化をつけながら、定員の増や上位級への発令などを目指して、皆さんからの意見を踏まえ、当局に対して訴えていきたいと思います。

本日は1日時間を取っております。普段、聞けないことや、思っていることなど意見を出し合っていただき、会議を盛り上げ、より良い意見が出ればと思います。それでは、皆さん、よろしくお願ひ致します。

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】

答申のとおり

【東京】

船も新しくなったことから、現状の諸問題は特になし

【横浜】

答申のとおり

【名古屋】

答申のとおり

【大阪】

本関に配備されている「おおみね」が建造 20 年を迎えたが退役予定が伸びた上、今後の具体的な情報が一切ない。挙句の果てには代替艇の建造も未定であると言われている。

また、レーダーの故障について改善を訴えた聞き入れてもらえず、レーダー無しで航行させられているが、

○レーダー無しで業務にあたることに同意して航行したのは船舶職員だ

○レーダーがなくとも法律違反ではない

と回答された。

レーダーの更新について金額的に厳しいことは承知しているが、10 年毎に更新してもらえないかと思っている。

舞鶴支署について、答申中の「事務手配」についてだが、大阪税関では広域海上巡回の際に取締職員は陸泊することから、その宿泊先の事前手配が含まれており、急な出艇の実施には至っていない状況である。

その他は答申のとおり

【神戸】

水島支署の監視艇「わかしお」についても建造 18 年目となり、早めの代替艇の建造を求めています。また、神戸税関は管轄内に多くの離島を抱えていることから、22m程度の波浪に強い監視艇を要望している。

その他は答申のとおり

【門司】

答申のとおり

【長崎】

現状等は答申のとおり。大阪地本が税関長交渉の際に当局から「監視艇の耐用年数は 20 年という認識はどこからきたのか?」と返答があったという話について、私の手持資料で平成 30 年海事職専門委員会において配付された総括調査表というものがあり、その中に「監視艇の更新サイクルは 20 年程度である。」と記載があるので、今後はこれを基に訴えていくことはいかがか。

【沖縄】

答申のとおり

＜質問、意見等＞

【大阪】

函館地本の監視艇「ちょうかい」について、建造は木曽造船（尾道市の造船所）か？

(函館)

そのとおり。

(大阪)

監視艇「たてやま」の代替艇「あかつき」が本年 3 月末受け取り予定であり、現在、木曽造船で建造中である。自身も造船所に見に行き、いろいろと問題もあった。同じ造船所

で建造しているということで、「ちょうどいい」はどのような不具合があったのか教えていただきたい。

(函館)

大きな部分で言うと、機関部（軸アースを取り付けているが、プロペラシャフトに銀バンドを巻いているが回転と同時に銀ブラッシュと接触して銀バンドが割れた）に問題があったが、昨年9月、1年目の上架の際に保証という形で修繕してもらった。今は正常に動いている。

(大阪)

デッキの方で不具合はあったか？

(函館)

甲板で言うとタブスタンで、正転は良いが逆転がうまくいかない。原因はインバーターの不良だったが納期が半年以上かかるということで、まだ直せていない状況である。

(大阪)

この前、門司の新造船を見せていただいたが、主機の据え付けが低い位置にあった。「ちょうどいい」も同様か？

(函館)

「ちょうどいい」も主機は低い位置に据え付けられている。「ちょうどいい」の機関長も言っていたが、主機の据付位置がかなり低く、船底との距離が近いため入れない。工具などを落としてしまうと全く手が入らない。整備の際は工具を落としても良いようにシートで覆ってやっている。

(東京)

監視艇「りゅうと」を造った時もいろいろと不具合が多く、三菱造船に直してもらった。保証期間であれば直してもらえるので急いだほうが良い。保証期間を過ぎると会計課にお願いして直してもらわなければならぬため、説明等がややこしくなる。

【福田】

門司税関の監視艇「つしま」は、出艇の有無に関わらず毎日 900 kℓずつ給油しているのか？

(門司)

給油は毎日ではなく、残量が少なくなった際に行っている。対馬ではバンカ一船がないため陸上で車両から給油しているため、一度の給油量の上限が 900 kℓとなっている。

(福田)

新潟支署では陸上で燃料を積んでいるが、特別な手続きはあるか？

(東京)

消防申請を出し、その範囲内で給油している。

(福田)

私も調べてみたが、舞鶴でも給油量の上限は 900 kℓである。消防申請は一時しのぎであり緊急事態でなければ使えない。舞鶴では年 2、3 回が限度であるということだった。

しかし、各自治体によって考え方方が違うとのことで監視艇「つしま」にあっても、消防署に相談してみてはどうか。

【大阪】

名古屋の監視艇「はごろも」の ECDIS の故障及びレーダーの性能低下について詳しく教えていただきたい。

(名古屋)

名古屋税関清水税関支署の監視艇「はごろも」の件だが、ECDIS は数年前から全く使えない状況であり、要求しているものの叶っていない。レーダーについても性能が低下のため見えにくいところもあるが我慢してやっているのが現状である。

(大阪)

他関で、レーダーが完全に故障した状態で運行しているところがあるか。また、レーダーが故障していることにより出艇できないと言ったところがあるか。

(神戸)

本関に配備されている小型監視艇「しらさぎ」のレーダーが故障したが、「安全航行に支障がある。」と訴えたところ、故障から 1 か月で新しいものを購入してくれた。故障後はレーダー無しでの航行を命ぜられたが、「晴天時以外は出艇できない。」「安全航行に支障がある。」「何かあった際にこっち（船舶職員）に責任を丸投げされは困る。」と強く訴えた結果、1 か月程度で新しいものを付けてくれた。「雨の日と夜は絶対に出艇しない。」と強めに行ったら、割と早く購入してもらえた。

議題 2 船舶職員の処遇等に係る現状について

【函館】

答申のとおり

【東京】

答申のとおり

【横浜】

特になし

【名古屋】

答申のとおり

【大阪】

答申のとおり

【神戸】

神戸本関は中型艇「こうべ」、小型艇の「しらさぎ」の 2 艇が配備されているが、機関長の配置が 1 名のみである。一人で 2 艇を管理しており負担がとても大きいことから、機関長は各艇 1 名ずつ配置して欲しいという希望が出ている。

【門司】

答申のとおり

【長崎】

答申のとおり

【沖縄】

答申のとおり

＜質問、意見等＞

【沖縄】

神戸本関の機関長 1名問題について、2艇同時出艇は当然していないということか？
(神戸)

2艇同時出艇はある。神戸本関に所属する船舶職員は7名であり、そのうち3名が再任用職員である。その再任用職員3名は機関員であるが機関長代行のような形で小型艇に乗船し、2艇同時に出艇するという運行をしている。

【函館】

(大阪の答申に対して) 函館税関では、今のところ代行発令の常態化・長期化といった状況はない。

秋田支署では、安全運航の観点から5名運行としている。例えば1名が休暇を取り4名のみの出勤の場合、法定乗船人数は満たしているものの、統括官判断により出艇しない。
(大阪)

神戸税関の再任用職員の機関員に対して機関長の代行発令を行うということは大丈夫なのか？

(神戸)

大丈夫かどうかは分からぬが人事が決めたことである。「しらさぎ」という小型艇だが、19トン以下の1級小型船舶操縦士の免許があれば問題ない。法律的には機関長を乗船させなくても良いという解釈だと思われる。本来であれば機関長は1艇1名が必要であると思う。今後も2名（1艇につき1名）の機関長を要求していく。

整備などの責任は1名の機関長が負っている。

(大阪)

代行発令に対して手当を支給して欲しいという希望について、税関ではどうにもできないことから人事院に対して話したことがある。その後の返答が無い状況である。

【神戸】

函館の答申にある講習とは？

(函館)

例えば、機関のみの資格を持って入關した後に航海の資格を取得しようとした場合のレーダー講習である。

(大阪)

北海道からこの講習を受講する場合はどちらまで行くのか？

(函館)

釧路にいた際は小樽で受講した（釧路から鉄道で約7時間）。

(東京)

函館税関の船舶職員の中で、機関のみの資格を所有する職員に航海の資格を取りたい者がいるということか？

東京税関において、自発的に航海の資格を取得したいという職員があり、全て自腹で講習を受講してきた。官からの要請であれば官費で講習等を受講できるかもしれないが、自発的なものであれば難しいと思われる。

(大阪)

私(福田)も入関時に航海の資格を取ってもらいたいと税関から言われて取得したが、全て自腹であった。今後も要望として挙げていきたい。

(森田) 免状に関してだが、2020年に航海の上級英語講習を受講した。関西で受講できなかったことから横浜で受講したが、講習が9日間あり受講料、交通費及び宿泊費を自分で支払い、合計10万円ほどかかったことを覚えている。

(東京)

監視艇が大型のため、海技免状は3級が必要となる。もともと3級を持っていなかった職員は、それぞれ各自で3級を取りに行った。費用は自腹で一人当たり13万円程度。年休も7日間ほど消費した。若い職員ほど費用の負担が高まる。

【大阪】

ユニフォームについて、昔は長袖の夏服があったが、いつ頃なくなったのか?

(函館)

制服が全国統一となった際に長袖の夏服がなくなったと記憶している。

(大阪)

大体、季節によって6月から9月までの期間が盛夏服となるが、最近では4月の後半から暑くなることや10月半ばまで暑いことがあり、また、機関部勤務の場合は暑くて集中力が持たないことがある。

本来、ユニフォームとは仕事をしやすくさせるためのものだと思うが、それを陸の職員と同じように時期を区切られると厳しいということが現状であり、選択肢を増やす間服をと以前から話にあがっているが、これからも推進していければと思っている。

【大阪】

制帽の着用率・着用タイミングについて他関の状況を知りたい。

大阪は現状では離着岸時に制帽を使用している。黒ずんでいて洗っても汚れがとれないので、一般公開の時などは見栄えが悪い。

また、新規採用者に制服がすぐに支給されず、制服の支給までは検査着を着用している。他関の状況はどうか?

(神戸)

去年の4月に入関したが、制服は入関から3日で支給された。

(函館)

去年の4月に入関したが、すぐにロッカーに置いてある状態であった。また、制帽は入出港時に着用している。

(長崎)

制帽について、長崎では入出港時にヘルメットを着用している。理由としては、事故が発生した際に労災がおりる、おりないの話があるため、頭はヘルメット、足は安全靴を履いて作業している。

(東京)

離着岸時はヘルメットを着用している。帽子の方はなかなか被る機会がない。

(横浜)

制帽は被ったり被らなかつたりと職員による。また、制帽を外で被ったとしても、それ

ほど汚れることはない。

(門司)

制帽はあまり被っていない。また、新職への制服貸与については、本間にストックがあるものとサイズが合えば早く貸与されるが、サイズが合わない場合は調達するまでの間にサイズ違いのものを着用したり、陸上事務官の船内検査着を着たりして対応している。

サイズが合う制服が貸与されるまでに1年近くかかったこともあった。

(名古屋)

制帽は入出港時に着用している。強風時は船長に確認の上、制帽を着用しないまま作業することもある。

(沖縄)

制帽は被ったり被らなかつたりと職員による。制帽を揃って着用するのは写真撮影等の際のみである。

また、新職への制服貸与については1か月以内で揃っている状況である。

【長崎】

神戸の答申の中にある広島の「STCW 基本訓練」について、海運局に電話で確認したところ、官公庁の船の乗員は「STCW 基本訓練」には該当しないとのことであり、講習を受講しなくても更新できる。

【齋藤】

制服の件は職場総要求で統一の項目として挙げているものだと思うため、継続して要求していくという形にしたいと思う。

(その他、配布物「資料集」について説明。)

議題3 海事職職員が抱えている諸問題について

【函館】

答申のとおり

【東京】

答申のとおり

【横浜】

答申のとおり

【名古屋】

答申のとおり

【大阪】

答申のとおり

【神戸】

水島と広島に小型艇が配備されており、職員3名で運行していることから操船者の交代や休暇の取得といった面で苦労しているという話がある。また、人員が少ないと役職外の業務を当たり前のように行っており、甲機両資格を持っている職員が両方の業務を行うことを前提とした考え方や人員配置は根本的にやめるべきではないかという話がある。

その他は答申のとおり

【門司】

上級免許の取得や限定解除について、当関で行われている「心得発令」では国交省から「船長心得は船長ではない。」「機関長心得は機関長ではない。」また、「一等機関士心得は職員ですらなく部員である。」と言われ、乗船履歴が取得できない不利益を被っている。その他は答申のとおり

【長崎】

他関と同様に増員要求をしているところだが叶っていない状況であり、職員3名で運行している小型艇の更新の際に中型艇を要求することで人員も3名から4名に増やせないかと思っている。

しかし、増員要求を継続していても増員が叶っていないことから、まだ実行に移していく訳ではないが、3名で運行している小型船の場合にその3名の能力が同じであれば、機関であっても船長指揮のもと問題なく舵を握れるのではないかと考えている。舵を握るだけであれば免状の有無は関係ないため、機関長などがレーダーを見ることができれば3名でまわすこともできるといったことも考えている。

【沖縄】

答申のとおり

＜質問、意見等＞

【大阪】

大阪では甲板部の免状を持っている機関部の者が船長や甲板長と交代で舵を握るということが泊付出張で行われているが、他関の状況はいかがか？

(函館)

甲板・機関に分かれて運行している。

(東京)

船長が若い職員に舵を持たせることがある。船長の考え方次第なのではないか。

(横浜)

基本的には甲板・機関に分かれて運行しているが、船長によっては舵を他の職員に持たせる方もいる。

(名古屋)

船長によっては舵を他の職員に持たせる方もいる。

(神戸)

再任用職員に元船長であった方もいるため、その方に操船してもらうことはある。

(門司)

中型艇では船長と甲板長が舵を交代することがあるのみである。小型艇では船長一人であるため、一時的に甲板の免状を所有しない職員に舵を交代することはあるが、技術的には問題があるため、ベタ凪でない限りは危険であると考えている。

(長崎)

中型艇・大型艇では機関職員が舵を持つことはない。小型艇では一時的に機関職員が舵を握るということはある。

(沖縄)

沖縄は大型船のみであるが、船長又は一等航海士が休憩をとる場合に一時的に機関職員がレーダーを見ることはあるが、機関職員が舵を握ることはない。

【齋藤】

沖縄の意見にある航海日当を上げてもらいたい理由とは？

(沖縄)

航海の時間に応じて日当が増減することに支障がある訳ではないが、増額される金額が高額である訳でもないので高い方の金額が一律に支給されても良いのではないかという意見が出ている。

(齋藤)

航海日当については旅費法に基づいて支給されているため、内容については確認する。

【長崎】

門司の意見にある乗船履歴について海上保安庁がどうなっているのか、海上保安庁と海事局に確認した。海上保安庁でも士官と部員、士官が主任航海士・主席航海士、部員が航海士補となっている。

航海士補がどのような履歴となるか確認したところ、海上保安庁の方で「見習い航海士」とした証明書を発行して口述試験に臨んでいるとのことであった。つまり乗船履歴の書き方次第であると思う。

(門司)

当方も乗船履歴の証明書の書き方について、心得を外して記載することや「次席」と記載してもらうことを自税関にお願いしたことがあるが、実際の職名と違うことを記載して証明することは公文書の改ざんにあたるのではないかと言われた。

一応、機関士や機関長の責任のもと普段の作業をやっているにも関わらず、やっていないうに扱われる。法定人員を乗船させるためだけの言葉遊びというか、都合よく扱われているのが現状である。

(長崎)

海上保安部は船のエンジンが大きいが4級で乗船できるという特例を設けていることから、税関とは状況が違う。また、乗船履歴について書き方次第と言ったが、公文書偽造と言われると該当するのだろうという感触である。

(東京)

乗船履歴を出してもらう際に「一等機関士心得」といった記載のものを出してもらっているからダメということか？

(門司)

その通りである。実際に限定解除の申請の際に国交省にダメだと言われ限定解除ができなかつた。

(東京)

船員法において役職に「心得」と付くものはない。「心得」というのは税関内のみでの運用であり、仮に「機関長心得」と発令されたとしても責任は機関長と変わらない。

税関での運用を船員法に合わせるべきである。

(門司)

東京の意見をすでに自税関に伝えているが改善されない状況である。

(福田)

税関の中で「心得」というのはあるのか。

(佐藤)

「心得」とは下位の者に上位の仕事をさせる時に発令するものである。例えば、税関長不在の際に総務部長に「税関長心得」と発令することがある。

また、「事務代理」とは上位の者に下位の仕事をさせる場合に発令するものである。

つまり、「心得」とは実際に人事異動通知書によって発令されているものだと思う。

また、「代行」というのは人事上の発令とは違い、部内発令や署内発令のものである。部内発令は部長がトップとなり、署内発令であれば支署長がトップとなり発令される。

午前中から問題となっている「代行発令」の件だが、「代行発令」は財務省の発令ではなく、船員法や小型船舶操業法の方の法定人員をどうにかするための発令である。「機関長代行」という発令は法定人員を満たすためだけの形だけのものである。

なぜ代行発令が横行しているかというと、問題は再任用が原因で、船長や機関長で定年を迎えた職員を再任用する場合、制度上、役職ポストに就けることができないため機関員や甲板員でしか採用できない。どうしても職員の免許の保有状況や、職務と級が直結していることから「機関長は○級までしかできない。」「一等機関士は○級までしかできない。」という条件がある中で、なんとか正式に法定人員を満たすため「代行発令が用いられている。

(福田)

門司の事案の場合、人事異動通知書に「心得」という文言が記載されているのか?

(門司)

人事異動通知書に「心得」の記載がある。具体的には「一等機関士心得」という発令であった。

(佐藤)

乗船履歴上の役職とは、税関の発令内容ではなく乗船中にどの役職の業務を行ったかどうかであると認識しており、船の法定人員の中でどの業務にあたったかどうかである。

乗船履歴の証明については各関や各運輸局でやり方が違うようなので、一度、門司税関の人事課と運輸局とで話をしてもらう必要がある。

また、心得発令をやめてもらいたいということであれば中央でも関税局長宛の要求書に載せることになるので、横並びで各地本でも税関長交渉で訴えていただきたい。

(齋藤)

要求書の提出が前提にはあるが、各職場において不明な点等があればこの場で確認してもらって構わないと思う。仕事がやりづらくなり、また、わからないままうやむやにしておくよりははっきりさせた方が良いということもあるかと思うので、発言はしてもらって構わない。

要求書の提出が処遇の改善につながるため、実のある会議にするため事前に福田委員長及び前委員長の三浦さんや私とで打合せ等を行い、会議に臨んでいる。様々に意見がありますので、引き続き意見を出し合っていただければと思う。

【福田】

門司の意見にあるとおり、海技免状の取得・更新について、費用を官費で支出してもらうことと、免状取得時や更新時の講習について、年休取得による受講ではなく出張扱いにしていただきたいことを中央の要求書に載せてもらいたい。

(佐藤)

以前から議題に出ており、中央としても関税局の考査管理室に聞いているところですが、その回答としては「専任運転手に対しても運転免許の更新費用は官費で支出していない。」というところを説明してくる。

海事職職員は5級甲板又は機関の免状を所有していることを前提に採用されている。その免状を更新することについては個人の話であるというのが当局の見解であることから、更新費用について官費支出は難しいと考えられる。

しかし、監視艇の大型化などで上位級の免状の所有者が必要となる場合は官費支出の可能性はあるため、そのような書きぶりで要求書を作成する必要がある。先ほど話の出た英語の講習についても「上位級の免状が必要であり、その免状取得のために英語の講習も受けなければならない。」という理論建てをして要求していかないと厳しい。

ただ、そうすると、人事側も上位級を所有する者を採用すれば良いという考え方になる可能性がある。どこかの地本の意見にもあった船舶職員の高齢化にも関係するが、仮に船長を採用する場合、新規採用者の級号俸はその者が海技学校を卒業した後に、船に乗船していた期間を積み上げて決定するものであるから、船長となり得る級の者を採用しようとすれば、かなり高齢の者を採用する事態になり、海事職職員の若返りをということとは逆方向になるのではないかと思われる。

(東京)

実際に3級を取りに行ったことがあるが、金銭面の話もあるが、金銭面よりも講習受講のために年休を何日も消費したことに負担を感じた。この点について出張又は研修のように出勤扱いをしていただきたい。

(福田)

その方が現実的かもしれない。それをどのように認めてもらえるかだと思う。

(長崎)

ただ、そうなると日当といったことも出ると思われ、先ほどの自動車運転免許の更新の話と同じようになるのではないか。やはり、免状取得又は更新についても勤務扱いは難しいと思われる。

(齋藤)

出張、研修扱いであれば公務扱いとなるため、少し調整及び検討させていただきたい。

議題4 今期提出する要求書の内容について

【函館】

意見なし

【東京】

意見なし

【横浜】

意見なし

【名古屋】

意見なし

【大阪】

答申のとおり

また、先ほど代行及び心得の話が出たが、まだ消化しきれていない部分もあり、健全な

状態ではないことは確かであるため、何か良い解決方法がないかと思っているので、その辺も盛り込んでいただければと思う。

【神戸】

意見なし

【門司】

意見なし

【長崎】

答申のとおり

【沖縄】

意見なし

＜質問、意見等＞

なし

【福田】

長崎の意見（要求書の書きぶり）については、中央と話をして検討することしたいが、斎藤書記長いかがか。

(斎藤)

どのように書けばいいか、国土交通省の海事局に一度確認したほうが良いと思うため、どういうところに問題があったのか、一度、ペーパーに起こしてもらい、各地本から中央に提出してもらいたい。それをもって、国土交通省の担当部署へ行き、話を聞きに行こうと考えていたところであるが、いかがか。

(福田)

それでは、各地本にてとりまとめ、中央に提出するということでよろしいか。

(斎藤)

後日、中央からの事務連絡を発出し、回答をもらうようにしたいと思う。

(佐藤)

大阪の答申で、「エンジンが大型化・高出力化しているため上位級への昇任が必要」とあるが、昨年出席した方には説明したが、配付資料「海事職俸給表（二）級別標準職務表」が人事院規則で定められており、これに基づき級が決定されている。皆さんのが言っていること否定しているわけではないということが大前提で、この表の備考欄に大型船舶、中型船舶及び小型船舶について記載されており、以前の神戸の委員長だった長谷川さんがエンジンの出力を前面に押し出すべきではないのではないかということで、要望書に入れ始めたところである。

人事院規則上、航行区域及び総トン数でしか船舶の基準がないため、税関の中型艇はこの表では小型船舶になるが、なぜ6級の確保ができているかというと、エンジンの出力が大きく、小型船舶であっても大型船舶と同様に操船及び機関の管理が大変だという理由付けをしている。皆さんに伺いたいのは、操船や機関管理以外でさらに付け加える文言がないか、何か肉付けを考えていただけないかというところである。

さらに、昨年の要求書では、「6級枠を拡大し、船長及び機関長を6級に格付け」とあるが、そもそも小型船舶の船長は3級にしかなれず、4級になるには「小型船舶の船長若しくは機関長又はこんな業務を処理する各長の職務」、5級は「小型船舶の困難な業務を処理する船長又は機関長の職務」とあり、困難な業務とは何かを明確にしないと当局に上

げづらく、当局も人事院に上げづらい。

横浜を除く各税関は船舶職員の組合員が多いため、皆様の意見が通りやすく、6級枠が3枠あるが、このまま6級枠を拡大してほしいというのではなく、せっかくよく知っている船舶職員が集まっているため、皆様の意見を最大限取り入れて要望書にし、当局に提出する際、こういう意見があるということで提出できればいいと思っている。

それを踏まえ、限定履歴の件も含め、皆様の意見をいただければいいと思っている。

船長と同じように一等機関士や甲板長を上位級にということだが、この表にあてはめてみると、税関は実は高い級をいただいている。このことも少し頭に入れたうえで、何か肉付けできる材料をいただければと思う。

建造の意見を取り入れられているかというところもあるかと思うので、その他の項目についても、経験豊富な皆様の意見が重要になってくるため、多少なりともご発言いただければと思う。

8の俸給月額の引き上げや級別標準職務表の見直しについては、税関労組のみならず、他の船舶を所持している官庁とともに国公連合にも掲載しているところであり、船舶職員に関することを全く何もしていないわけではないということをご承知おきいただきたいと思う。

議題5 その他（自由討議）

【函館】

答申のとおり

【東京】

答申のとおり

【横浜】

答申のとおり

【名古屋】

監視艇ふじの建造の話の際、もう設計は決まったが、この段階で女性スペースの設置の話があり、船舶職員としては今後どういう扱いをしていくのかが分からず、他関の状況を伺いたい。

その他は答申のとおり

【大阪】

先ほどの肉付けの話だが、「高速で航行しつつ、本来避けるべきである外国船に接近する」という文言はいかがか。

その他は答申のとおり

【神戸】

また、泊付きで広域取締りに出た場合に出先で給油があると思うが、給油日がずれた場合、決裁を採っているため、日程を変えることはできないと営繕係から言われるが、他関はいかがか。柔軟な対応はできていないか。

その他は答申のとおり

【門司】

記載する場所を間違えているが、3（2）の定年延長についてとおり

【長崎】

特になし

【沖縄】

特になし

＜質問、意見等＞

【福田】

東京からの、スラスターのカキ付着の件について

(函館)

ちようかいを上架した際、そこまでカキの付着はなかった。

(神戸)

年一回上架するが、夏はカキの付着はあるため、9月中旬から10月中旬にかけて上架して落としてもらっている。暖かいうちに上架してとったとしてもまた付着するため、涼しくなったくらいに上架してとるようにしている。

船底は塗料がついているため付着しない。

(横浜)

カキの付着はあるが、不具合が出るほどではない。運航がない時は、スラスターの試運転を必ず行うようにし、付着しないようにしている。ドックは秋ごろに行い、そこでカキを落とすようにしている。

(門司)

新造船からスラスターがついているが、定期的にスラスターを使用せず、荒天時のみ使用する考えであったが、定期的に回す必要があるという認識でよいか。

(横浜)

最初は試運転等をせずにいたが、かなりカキが付着したため発電機に負荷がかかるということで、それ以降は試運転をして付着しないようにしている。

【福田】

函館からの、他税関への人事異動の件について

(齋藤)

函館の再任用の船舶職員が、宮城にある塩釜で勤務した者がおり、タイミング的に空きがあったから勤務できたのだと思うが、税関を超えた再任用があった。その時の状況次第かと思う。

(長崎)

門司及び名古屋から機関部の方が来ていたが期限付きできており、期限がきたら帰郷した。その方々はまだ現役で勤務している。長崎の法定人員が不足しているため、人事と交渉してきていたと思われるため、タイミングによっては人事交流が可能なのではないと思われる。

【福田】

名古屋からの、女性スペースの件について

(門司)

新造船においては、女性スペースを設けており、完全に隔離できる造りとなっている。扉を開けると部屋が二つあり、その中にトイレ及びシャワー室がある。

また、それぞれ個室になるように造られている。

(大阪)

現在建造中であるが、女性スペースについては門司と同じであるが、シャワーは一つではないかと言ったが、頑なに二ついるということになった。そのため、機関室の入口の階段が急になるといったしわ寄せがきている。女性スペースの確保が必要なのはわかるが、そのために船の安全性が損なわれたり、必要な機器が設置できなくなるのは本末転倒であると思っている。現実に即した意見が出ればいいと思う。

(名古屋)

女性スペースの掃除については、船舶職員が実施しているのか。

(門司)

つい先日運航したばかりであり、女性の船舶職員がいないため、何かあった際は船舶職員が対応しなければならないと思っている。

(大阪)

現在建造中であるが、女性船舶職員はおらず、取締り職員はホテル泊であるため、女性船舶職員が配属されなければ、別の使用方法(カッパ干し等)でシャワー室等を使用する。

(沖縄)

ドックに入る際、女性用トイレ及びシャワー室を設置するようにしている。

(函館)

女性用スペースはあるが、現状、女性職員の船中泊という実績はない。今後あった場合は、女性職員からの意見を聞き、船内でのルール作りが重要だと思っている。

(福田)

今後、女性スペース等について、情報があれば地本を通じて中央に上げていただければと思う。

(齋藤)

女性スペースを設置する方向で進んでいるということで、今後は女性にも乗船してもらおうという現れであると思う。

ただ、安全性が損なわれるような造りにするということは問題であり、安全を確保した上で運航することが一番であり、そこが損なわれるようであれば我々が言つていかなければならないと思う。支障が出るようであれば声を上げなければならない。

意見はいただくが、どのように反映させるかは、今後、皆様に相談させていただきたい。

(佐藤)

上乗り職員を想定して発言されていると思うが、以前、船舶職員の募集をかけたところ、女性の応募も実際にあり、現在も来ていると思われる。それなりに覚悟を決めて応募している女性もいると思うので、いつ海事職として採用されるか、すぐ未来の話の可能性もあるため、船舶職員といて女性が入ってくるかもしれないということを頭に入れて検討した方がいいと思われる。

(東京)

夜間の追尾の際、女性職員も乗船してきたため、女性職員に先にシャワーに入つてもらい、男性はあとに入るようにしたが、女性職員が出たかどうかわからず、困ったことがあり、扉に看板で使用中等がわかるようにしていた。

【福田】

神戸からの、燃料給油の件について

(函館)

秋田のちょうどかいは、バージ船があり、遅くとも 2 日前までに予約しないといけない。

地方港での給油については、都度契約となり、1 週間くらい前に予約を入れないといけない。急な変更は難しい。秋田ではローリーによる給油は禁止されている。

(東京)

4 ~ 5 日前までに予約が必要であり、数量の変更は前日の 10 時くらいまで可能だったと思う。何度か給油をキャンセルしたことはあるが、急に今日給油したいということは難しかったと記憶している。

地方港での給油については、会計が嫌がると聞いたことがあり、積んだ燃料で帰れるようにし、なるべく地方港での給油は行わないようにしている。

伏木で海保が給油している施設があり、そこで給油できないか見に行ったことがあると聞いたが、詳細は不明である。

(横浜)

フルで燃料を積んで出港し、その燃料で帰れるように運航している。

ドックで給油する等契約外での給油の場合は、給油券の問題もあるため、かなり早め(1か月前くらい)に給油の予約をするようにしている。

(名古屋)

事前に手配しているが、いつまでという細かいところは不明である。

神戸税関さんの話で決裁の日に給油しないといけないということだが、それは営繕係との決裁の話ということか。

(神戸)

そのとおりである。

(大阪)

広域取締りの計画が決まった段階で、その行先においての決まったところで給油する予約をしている。日が変わった場合については、経験がないため不明だが、数量の変更は多々あるが問題なく行っている。

免税券の裏面へのゴム印は日付をブランクで押印している。見積書についても白紙のまま持つて行き、後日、見積書が届き、免税券に日付を入れてもらうようにして給油している。

(門司)

地方港での給油について、計画段階で予約はするが、変更等があった場合、当日は難しいが、前日までであれば、営繕係が対応してくれていた(営繕の担当者によるかもしれない)。

(長崎)

離島においてローリーで入る際は事前に予約することになるが、給油日を変更するといった経験がないため、どのような対応になるのかは不明である。

(沖縄)

沖縄本島はバンカー船、石垣の先島はローリーで給油しているが、両方とも融通が利くため、船長か機関長が電話して前日でも融通を利かせてくれることが多い。提携地以外での給油は基本ない。

【福田】

函館及び門司からの、定年延長に係る質問について
(齋藤)

こちらで把握している内容を回答する。

定年延長は関心事項だと思う。海事職については、給与は7割に減ることとなるが同じ役職を続けることになるではないかと思われる。それが嫌な場合には再任用として、甲板員や機関員といった役のないところに行くといった手段しかないのではないかと思っている。ただ、本当にそうなのかどうかは疑問点があり、25日(水)に船舶職員の勤務時間の取扱いの見直しに係る説明会が人事院で行われることが分かったため、説明会において役職はそのまま給与が7割に減るのかというところをはっきり聞きたいと思っている。

それ以外については、配付資料「国家公務員法等の一部を改正する法律 改正の概要」を確認していただき、船長等の身分のまま続けることが厳しいということであれば、再任用制度を活用するという方法もあると思う。

再任用と定年延長との違いは、生活手当の支給の有無であり、定年延長であれば7割に減りますが、再任用であれば俸給が変わり6割に減ることとなり、生活手当(扶養手当や住居手当など)の支給がなくなる。

給与としても差があり、また、給与が下がっても同じ役職で勤務するという大きな負担もあるということで、この点について正しいのかどうかを説明会で確認し、地本を通じて皆様にお伝えしたいと思う。この点は一番心配な点だと思う。

今年の4月から法律の適用にはなるが、運用については、令和6年度からということで、細かいところは発表されていない。細かい説明も未だにない状況である。

退職時の職員補充について懸念されるところであるが、新職についてはその分の枠を確保した上で採用するということは考えられており、補充がないというわけではないということはわかっているが、海事職について給与が7割減になつても役職は変わらないといった部分を説明するものがいたため、説明会で確認したいと思う。

(長崎)

もし、定年延長で7割に減となり、昭和40年度生であれば63歳まで定年延長になるが、その際に再任用をせず、63歳で退職するとした場合の退職金の計算は7割に減つたものの計算ではないということでおいか。

(齋藤)

配付資料「国家公務員法等の一部を改正する法律 改正の概要」の6ページにあるとおり、60歳のピーク時の俸給で計算されることになる(7割に減つたものではない)。

ただ、60歳を過ぎて定年延長となつた分がどのように加算されるかは不明であり、今後、説明があるのではないかと思われる。

定年延長については、海事職に限らず、皆さんの関心事項であり心配している部分かと思うので、情報入手次第、共有したいと思う。

(大阪)

函館税関さんに質問ですが、新造船ちゅうかいは木曽造船で建造されたということだったと思うが、現在、舞鶴のあおばは5年前に建造されたが、建造は常石クラフト、主機が12Vの船であり、建造当初から特に低速回転の際の振動が非常にすごいのだが、ちゅうかいはいかがか。

(函館)

ちようかいのエンジンですが、当初から 16V のエンジンを積んでおり、低速回転域における振動等は発生していない。

(東京)

女性スペースの件ですが、改造された船舶もあるということだが、スペースはどのように確保したのか。

(函館)

しらかみを改造中ですが、現場に行ってないため詳しくはわからないが、壁をはぐつたり等大がかりな改造になっていると聞いている。

(沖縄)

案であり確定ではないが、さきしまはトイレを縦列から横並びにすること及び風呂場にある洗濯機をどこかに移動させて風呂場を二つにするという案が出ているが、船舶職員の中でそうするしかないのではないかという話をしているところであり、まだ決まっていない。

(函館)

参考ですが、神戸税関さんが答申で記載している「再任用職員も異動の可能性はあるか」について、昨年3月、再任用職員で函館から秋田のちようかいに異動になっている。

また、長崎税関さんからの「函館税関はまなすの配置換えはどのくらい前から開示されたか」について、3年前に通知があった。

(東京)

門司税関さんの「長年解決されない上位職職員によるパワハラ問題」とあるが、どのようなことがあるか。

(門司)

受け手側の問題もあったりするため難しいが、人によっては自分の感情をコントロールできない人がおり、八つ当たり的なことを下の職員に行ったりする等がある。

(齋藤)

パワハラについては定義があり、はつきりしているため、後日、参考までに配付できればと思う。令和2年6月1日に人事院規則10-16「パワーハラスメントの防止等」が出されており、HPにも掲載されているので参考としていただきたい。

【齋藤】

配付した資料集の1ページ目にある「令和5年度における監視艇の配備について」ですが、横浜税関で大型艇の建造準備に入っていると思うが、現段階でどこまで進んでいるか話していただければと思う。

(横浜)

今年度予算が付き、3年かけて建造予算をもらい、3年後建造に着手するということで、基本的な設計図は完成しているがそこまでである。提携地については横須賀を予定しており、みらいが塩釜に配備替えとなる予定であり、それ以外は不明である。

(齋藤)

引き続き情報集を行い、進展があれば共有していただきたい。

(福田)

長崎税関からの要求書の内容修正（履歴限定解除に必要な乗船履歴の確保、等）及び大

阪税関からの要求書の内容に関する肉付けについては、書記長から各地本に依頼があると思うため、各地本から連絡が来ると思うので回答していただきたい。

【齋藤】

長時間にわたりお疲れ様でした。

本日出された意見をまとめつつ、新たな要求書を作成し、皆様の声を関税局長に届けるため作業を蕭々と進めていきたいと思う。その際には、海事職専門委員の委員長である福田委員長を初め、担当中執の方々と話をして詰めていきたいと思う。

また、本日出てきた問題の中で、乗船履歴についてはまとまった回答は難しいというところ、意見を集約せていただき、国交省の海運局へ相談したいと思っている。すぐに回答は得られないとは思うが、試みたいと思う。

さらに、上位級への要求に係る肉付けの部分については、理由があることによって改善ができるかどうかを考える一つの要因としては強いものになると思うため、皆さんと考えつつ、どういう風に言えば叶うのか、言わなければ先に進めなくなるため、みんなで一致団結していきたいと思う。

今後もこういった会議や集まりの機会が増えると思うので、その際は皆様に参加していただき、協力していただきたいと思う。

このような形式ではあったが、こういう場を設けることができてよかったです。貴重な休みにもかかわらず、参加いただき感謝する。今後もこういう機会を増やしていきたいと思うので、ご協力お願いする。

以上