

第63期 行(二)職・医(三)職専門委員会議事録

1 日時：令和5年1月28日(土) 午前10時～午後0時30分

2 場所：中央書記局(WEB)、各地区本部書記局(WEB)、自宅(WEB)

3 出席者(17名)

北出 淳一(行一・函館)、牧野 淳一(行(二)・函館)、浅野 浩一(行一・東京)、
秋山 浩一(行(二)・東京)、前田 義徳(行一・横浜)、藤井 毅(行(二)・大阪)、
松島 順治(行(二)・神戸)、西 庄吾(行(二)・神戸)、江頭 正寛(行(二)・門司)、
小川 利和(行(二)・長崎)、花城 拓也(行一・沖縄)

永山 幸司(行一、大阪、行(二)専門委員長)

佐藤 裕一(行一、横浜、行(二)担当)

仲野 裕幸(行一、神戸、行(二)担当)

倉本 和邦(行一、神戸、中央執行委員長)

齋藤 雅記(行一、東京、中央書記長)

村岡 和弥(行一、門司、中央書記次長)

4 議事内容

(1) 永山専門委員長挨拶

活発な意見出しの期待を込めた挨拶を行った。

(2) 倉本中央執行委員長挨拶

中央の情勢報告及びコロナ禍における活動の大変さをねぎらいの言葉とともに挨拶を行った。

(3) 議題1 行(二)等の現状での問題点

事前に意見を求めた各地区本部からの答申を基に議論を進めた結果、行政職(二)運転手(以下、行(二)運転手)の現状での問題点について、各地区本部からあがった内容は下記のとおり。

(函館) 必要業務が増えている中で運転手には部下がいないことなどがあり業務負担が大きくなっている。

(東京) 特になし

(横浜) 特になし

(名古屋) 特になし

(大阪) あと補充がないため、退職の度に職員が減っていくため職員1人あたりの出張の回数や

交渉の回数が増え業務の負担が増えてきている。

(神戸) 特になし

(門司) 問題点として、専任運転手の減少本年3月末で専任運転手(福岡空港税関支署勤務)の職員が退職し、その穴埋めとして徳山税関支署の専任運転手が引き上げられた。本来幹部などの山陽地区視察等は、徳山に勤務する専任運転手に対応していたが不在により現在は本関専任運転手に対応し業務量が増加している。また、徳山支署においても事務官が官用車運行を行い業務の負担増となっている。

(長崎) 特になし

(沖縄) 去年1名退職したことによって行(二)の職員が1名となり、その方が56歳なので恐らく全国で最初に行(二)の職員がいなくなる場面に直面することが問題である。
また、1名になったことで連絡便も遠方はだんだん縮小し郵便対応になっていることが問題点である。

上記について、以下のとおり質疑応答があった。

(大阪) 沖縄地区への質問ですが、特段組合への要望はないとの事ですが、このままで行(二)運転手はいなくなるという事でしょうか？あと補充はないという事なのでしょうか？

(沖縄) 情報量が少ないのですが、ありそうにないと認識している。

(永山専門委員長) 今回、門司地区より支署の運転手が引き上げられたという事があったが各税関によっては、まだ支署に運転手がいる所もあるかと思うが全体的に減ってきていると思う。現状、この件について心配、もしくは問題があれば教えてください。

(門司) 昨年3月に福岡空港税関支署の職員が定年退職し、本人の希望で定年延長をせずに辞めた結果、一番小さい支署の徳山支署の職員が引き上げられて徳山の専任運転手がいなくなったという経緯で、来年門司の車庫長が定年を迎える予定で本人も再任用はしないと言っているのだが、そうすると次に小さい大分支署あたりから引き上げられるのではないかと危惧している。今、徳山にいる専任運転手はこちらへの異動を希望していないようで、こればかりは当局の考えが分からないので今後の身の振り方を考えないといけないという事が心配点である。

(永山専門委員長) 問題点についてはこのように意見上、出していただいたという事と、支署のところで専任運転手の方が減ってきているというところを問題点として地区本部として持っているところである。

議題2 各税関における行(二)職の職場に非常勤勤務職員(または派遣社員など)の雇用実績の有無。

(函館) 雇用実績なし。

(東京) 雇用実績なし。

(横浜) 過去実績あり。年度としては平成15年度から19年度に外部委託で自動車の運行管理業務をしていた。地区としては、本関地区と仙台・塩釜地区、鹿島地区、千葉地区で

していた。会計年度ごとに外部委託先（会社）と契約する形をとっていた実績がある。補足として、横浜税関当局から連絡があり、本年４月１日から外部委託を開始することになり、理由として今後運転手が減員することが見込まれており、安定的に運転業務を継続するため採用すること。当方から「後補充ではないのか？」と確認すると「そうです」との返答だった。という事で委託に応じる会社があれば４月１日以降は今いる行（二）の職員の方の業務量緩和につながっている。

（名古屋）特にナシ

（大阪）１５年程前に遠隔地で採用になったが２年程で廃止になった実績がある。

（神戸）過去実績あり。水島税関支署に委託運転手が３年程勤務されていたが現在は特になし。

（門司）現在は特になし。

（長崎）今まで外部委託なし。

（沖縄）今までなかったと認識している。

上記について、以下のとおり質疑応答があった。

（大阪）横浜地区への質問ですが、外部委託で採用された場合、部下数制限にカウントされるのか。

（横浜）勤務状況としましては通常の運転手さんと同じ平日８時半から１７時だと聞いているので部下数にカウントされるのではないかと認識している。

（神戸）横浜地区への質問ですが、今後このような形になっていくだろうと考えると情報提供をお願いしたい。

（中央）先ほどの業務委託の件ですが、横浜の前田委員長、当局側に部下数制限に入るかどうか確認をお願いします。

（横浜）確認する。

（中央）情報が欲しいということですが、現在の他機関の状況をお伝えすると業務委託というよりは非常勤職員という形で行（二）の方は新たな採用はできないという事で非常勤という形で雇用している形態が増えている。実際そういったところからすると今後税関においてもそういった状況が増えてくのではないかと懸念している。また、人が少なくなってきたというところもあって、行（二）職の採用状況を現在級別定数での在職者数を確認すると、一級、二級のところにちらほらと数字が見えているので、これは運転手の採用人数ではないかと思うが、今後採用ができるのかどうか、逆に必要であれば出来るような書きぶりがあるので、そこを人事院に問い合わせをしているので結果が出次第、皆様にお伝えしたい。

（永山専門委員長）横浜からの情報はとても気になるころではあるが、この流れは過去にもあったという部分も含め各税関でも起こりうることであるので情報等あれば中央へ一報いただきたい。

議題３ 部下数制限の緩和や業務量緩和のための雇用実績の有無について

（函館）実績なし。

(東京) 実績なし。

(横浜) 実績なし。

(名古屋) 現在、再雇用（再任用）は4名いる。しかしながらその4名も3年もすれば65歳を迎えるので3年後には名古屋は3名で仕事をすることになる。ぜひ部下となる新規採用するよう当局に働きかけていただきたい。

(大阪) 実績なし。

(神戸) 実績は特になし。名古屋と一緒に、先週車庫でオルグをした際に組合員は7名いるが、神戸の国際空港に向けて稼働することもあり新規採用を今年から訴えていきたい。横浜の件もあることから、これからどういうふうになるのか見えてこない部分もあるが、神戸の中では新規採用1名を基準に訴えていきたい。

(門司) 実績なし

(長崎) 実績なし。

(沖縄) 実績なし。

(永山専門委員長) この部分について名古屋、神戸からご意見頂き、神戸では新規採用に向けて要求をしていくという事で話を聞いた。この件について何かあれば中央のほうへ教えて頂きたい。

議題4 付加業務について

(函館) 記載の通り。

(東京) 付加業務について検査旗の運搬業務がある。

(横浜) 記載の通り。

(名古屋) 記載の通り。

(大阪) 記載の通り。

(神戸) 東京と同じでいろいろやっているが付帯業務との線引きがわからない。やったからといって評価に結び付いているのかも定かではないし、実際はどのようなものなのかとは思っている。何でもするし前向きな姿勢を持っているがそこが問題かと考えている。

(門司) 記載の通り。

(長崎) 運転業務が少ないということもあり付加業務がかなりあり車に関わることを全てをやっている。熊本の公安委員会の件で安全運転管理者講習を受ける際、書類に職名を書く箇所があるのだが、その欄には下を指導する立場の人なので役職についている人が望ましいと書いてある。という事は役職レベルの仕事であり安全運転管理者に指名されている行(二)職員についてはそういったものも人事院、関税局にいつて対応してもらいたい。

(沖縄) 1名になってからは記載通りだが、2名、3名いた頃は大型の検査車両などを運転者ができる限り運転してくれたり、米軍基地の郵便物の検査に行く際に、開けたりX線の入り口に入れたりするのが重く職員から強く要望をしているわけではないが運転手がそういうものに関われるのであれば出来る限り貢献していきたいということで検査

の支援をしてもらっていた。1名になってからは本関に1人で記載している付加業務をしている。

議題5 その他 自由討議

(函館) 現在実施されている人事評価について、自動車運転手の場合、事務官と違い業務内容は定年まで変わらず、目標設定にも限界があり、評価に関して運転以外でも税関業務に励んでいることも含めて評価していただきたい。

(神戸) オルグをした際に、みんな関心があったのが昇給格差だったり、給与が伸びないという事だった。これから何年働けば1万円あがるだろうかという事に直面している。給与が低いのは仕方がないが、そのためにもいろいろな業務に取り組んでいるという事を訴えて頂きながら、働きやすい職場、将来に希望がもてる職場になるよう中央にも強く働きかけていただきたい。

(名古屋) 旅費の発生条件について、行(二)の発生条件は「往復100キロ以上、昼食をまたぐこと」とあるが行(一)の場合は「100キロ以上」のみのため同じ職場として公平感を感じられない。中には昼食以降の仕事で100キロ以上の移動を行い戻ってきているのに助手席に乗っている行(一)の職員は旅費が出て運転した運転手には旅費が出ないなど不満を感じている。このこともあり会計課経理係に「せめて昼食ではなく食事という文言にしてもらえよう上層部に掛け合ってくれないか」と伝えているが、最下層の自分達にはそのような権限はないと言われてしまい誰に言えば通じるのかと思い、この場において発言した。

(永山専門委員長) 行(一)と行(二)で運用の仕方が違うという所はほかにもあるかと思うし不満に思われている部分は重々承知している。こういったご意見を頂いた中で地区本部の皆様においても同じような所を問題視していると思う。この件に関して中央へのお願いとして、各地区本部にどういった取組みをしているかなどを踏まえて調査して頂きたいと思っている。また、各地区本部から皆さんに対して調査があるかと思いますがご協力をお願いする。

(永山専門委員長) 要求書については皆さんからご意見を頂いて練り上げてきた部分でもあり、この部分については今後とも労組としても税関だけの話じゃないが進めていきたい。議題の方で医療職、労務職についても各地区本部の意見を載せている。現状、組合員、強いては職員がいないという所もあるので、その件について行(二)職、医(三)職、組合員の処遇改善に対する要求書という形で出させてもらっているが、今年度3月頃に提出する予定にしているが、これについては医(三)、現状組合員ではない部分については削除した上で提出したいと考えている。そうすると文章的に行(二)運転手の部分の肉付けをしたいので、またご意見を伺いながら改善していきたいと思う。

以上