

令和4年9月2日（金）10時30分～

交通政策審議会海事分科会船員部会 第1回全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会

【前田労働環境対策室長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会船員部会全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会を開催させていただきます。事務局を務めさせていただきます海事局船員政策課の前田でございます。専門部会長が選任されるまでの間、議事を進めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、本専門部会の設置経緯につきましてご報告いたします。

本専門部会は、本年7月20日付諮問第411号「船員に関する特定最低賃金（全国内航鋼船運航業最低賃金及び海上旅客運送業最低賃金）の改正について」によりまして、全国内航鋼船運航業最低賃金の改正に関する諮問を受けまして、当該事項の調査・審議を行うために設置されました。

これに伴いまして、船員部会運営規則第12条第5項の規定に基づきまして、船員部会長より本専門部会の委員6名の指名がございました。

本専門部会の委員につきましては、席上に配布しております委員名簿をご覧ください。

それでは、本日もご出席いただいております委員の方々を、委員名簿の上から記載順にご紹介させていただきます。

公益を代表する委員といたしまして、庄司委員でございます。

【庄司委員】 よろしくお願ひします。

【前田労働環境対策室長】 野川委員でございます。

【野川委員】 よろしくお願ひします。

【前田労働環境対策室長】 関係船員を代表する委員といたしまして、中本委員でございます。

【中本委員】 よろしくお願ひします。

【前田労働環境対策室長】 平岡委員でございます。

【平岡委員】 よろしくお願ひします。

【前田労働環境対策室長】 関係使用者を代表する委員といたしまして、阿南委員でございます。

【阿南委員】 よろしくお願ひします。

【前田労働環境対策室長】 村田委員でございます。

【村田委員】 よろしくお願ひします。

【前田労働環境対策室長】 続きまして、海事局内航課及び事務局の船員政策課からの出席者をご紹介いたします。

まず、内航課の内藤内航海運効率化対策官です。

【内藤内航海運効率化対策官】 内藤です。よろしくお願ひします。

【前田労働環境対策室長】 船員政策課でございますが、伊藤労働環境技術活用推進官です。

【伊藤労働環境技術活用推進官】 伊藤でございます。よろしくお願ひします。

【前田労働環境対策室長】 本日の出席者につきましては、以上でございます。なお、船員政策課の谷口課長及び高桑課長補佐につきましては、本日、所用により欠席とさせていただきます。

本日は委員及び臨時委員、総員6名中6名全員のご出席となっております。船員部会運営規則第13条において準用する同規則第10条第1項の規定による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

続きまして、配布資料の確認をさせていただきます。皆様お手元の資料でございますけれども、資料番号を付しているものにつきましては、縦長のものは縦置きにして、横長のものにつきましては横置きにして、右上にそれぞれ番号が記載してございます。

まず「議事次第」、続きまして「全国内航鋼船運航業専門部会委員名簿」、「配布資料一覧」がそれぞれ1枚物となっております。資料1といたしまして「交通政策審議会への諮問について」が1枚物。資料2といたしまして「全国内航鋼船運航業最低賃金」の公示文が3枚物。資料3といたしまして「内航海運の現状」が8枚物の資料となっております。資料4といたしまして「最低賃金適用対象事業者数、船舶数及び船員数」、資料5として「全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査」、資料6といたしまして「全国内航鋼船運航業の最低賃金の改正状況」が、それぞれ1枚物となっております。最後に、資料7といたしまして「最低賃金の改正に係る参考資料」として、11枚物の資料となっております。

資料は以上でございます。不足がございましたら、事務局までお申しつけください。

それでは、議事に入らせていただきます。

まず、議題1「専門部会長の選任について」でございますが、船員部会運営規則第12

条第6項によりまして、本専門部会に属する交通政策審議会委員及び公益を代表する臨時委員のうちから選任することとされております。いかが取り計らいいたしましょうか。

【村田委員】 野川委員にお願いしたいと思います。

【前田労働環境対策室長】 ただいま、野川委員を専門部会長にとのご推薦がございましたが、皆様いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【前田労働環境対策室長】 よろしいでしょうか。

異議なしということでございますので、ありがとうございます。

それでは、野川委員に専門部会長をお願いすることといたしまして、今後の議事の進行につきまは、専門部会長をお願いしたいと存じます。

野川専門部会長、よろしくお願ひいたします。

【野川部会長】 ただいま専門部会長に選任されました野川でございます。皆様のご協力を得て、審議が円滑に進みますよう努めてまいりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、早速議事を進めさせていただきます。

議題2「内航鋼船運航業最低賃金を取り巻く状況について」でございますが、初めに、諮問の趣旨につきまして、事務局よりご説明をお願いいたします。

【前田労働環境対策室長】 諮問の趣旨についてご説明申し上げます。

本年度、令和4年度につきましては、詳しくは後ほどご説明いたしますが、春闘におけます組織船員の賃金水準や、消費者物価指数の動向なども勘案しまして、諮問を行うことといたしました。

このため、本専門部会におきましてご審議いただき、船員部会に審議結果をご報告いただけますよう、よろしくお願ひ申し上げます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ただいまのご説明につきまして、ご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次に移りたいと存じます。

関係船員及び関係使用者の意見聴取に関する官報公示の結果につきまして、事務局より報告をお願いいたします。

【伊藤労働環境技術活用推進官】 報告申し上げます。関係船員及び関係使用者の意見聴取につきましては、最低賃金法第37条第3項において準用する同法第25条第5項の

規定に基づきまして、本年8月16日付の官報に公示いたしまして、意見の提出を求めたところでございます。8月30日の期限までに意見の提出はございませんでした。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

では、続きまして、資料3、内航海運の現状につきまして、海事局内航課からご説明をお願いいたします。

【内藤内航海運効率化対策官】 内航課の内藤と申します。資料3に基づきまして、内航海運の現状についてご説明させていただきたいと思っております。

2ページ目になりますが、内航海運の現状ということで、皆さんご存じだと思いますが、内航海運につきましては、国内貨物輸送全体の約4割を占めております。また、産業基礎物資輸送の約8割を担うなど、我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的な輸送インフラとなっております。

内航貨物輸送量につきましては、左下にグラフがございますが、2009年度にリーマンショックの影響で急激に減少した以降は、ほぼ横ばいで推移しておりましたが、2020年度、新型コロナウイルス感染症の影響によりまして、大きく減少しているところでございます。

内航海運の輸送貨物の大宗につきましては、石油、金属、セメントといった産業基礎物資でございます。

3ページ目になりますが、こちらにつきましては、内航海運事業者数と船腹量の推移でございます。

左側のグラフでございますように、内航海運事業者数につきましては、10年間で約14%減少しております。特に、オーナーにつきましては約24%と大幅に減少傾向にございます。

右側のグラフになりますが、内航船の船腹量でございます。こちらにつきましては、隻数ベースでは減少傾向にある一方で、1隻当たりの平均総トン数につきましては増加傾向にあるということで、船舶の大型化が進展しているところでございます。

4ページ目になります。こちらは内航貨物輸送量の推移ということで、内航総連で調査しております内航主要オペレーター輸送動向調査より、当課で作成したものでございます。見てお分かりのとおり、令和2年5月に輸送量が急激に減少しておりまして、その後令和3年4年と回復傾向にございますが、いまだにコロナ前の状況までの回復には至っていな

いという状況でございます。

5 ページ目になりますが、こちらは内航海運が抱える課題ということで、2 つほど示させていただきます。

1 つ目が、若手船員の定着が課題ということで、特に内航海運につきましては、船員の高齢化が顕著でございます。船員の約 46% が 50 歳以上ということで、近年、内航船員の新規就業者数は増加傾向にあるものの、船内という閉鎖空間ということで、通常の陸上とは違う労働となっております。これが新人船員の定着の阻害要因になっているのではないかとと思われるところでございます。

2 つ目が、荷主との硬直的關係の下での脆弱な事業基盤が課題ということで、寡占化が進む荷主企業との硬直的關係とか、脆弱な事業基盤、99.7% が中小企業という構造的な課題を抱えております。また、荷主よりも弱い立場でございます。一方的に運賃等を提示されるとか、事業者もまた多く、収益性が低いというのも課題となっております。船員の確保を図るためにも、上記課題と併せて、運航・経営の効率化に取り組む必要があると思っております。

6 ページ目になります。先ほどの課題を解決するというところで、2021 年 5 月に海事産業強化法が成立・公布しまして、今年度 4 月に内航海運業法が施行されたところでございます。こちらにつきましては、荷主・オペレーターに船員の労務管理に係る配慮を求める仕組みを設けるとともに、契約内容の見える化をすることで、適正な運賃・用船料の收受につなげたい。また、オーナーの主業務でございます船舶の保有と船員の雇用・船舶の保守等の船舶管理のうち、船舶管理の業務を受託して行う船舶管理業者に係る登録制度を創設したところでございます。船舶管理業者の信頼性向上によりまして、普及を促進することで、船舶管理の効率化とコストダウンを図り、内航海運の生産性を向上させていきたいと考えております。

続きまして 7 ページ目になります。こちらにつきましては、昨年度初めて開催されたのですが、内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会を設置したところです。こちらにつきましては、法律改正だけではなくて、荷主と内航海運事業者との、両者の理解と協力を醸成する対話の場を設定して、またさらに事務レベルではなく、それぞれの業界の経営層、ハイレベルの方から構成される場を設置して、より一層連携を図る場ということで、昨年度、3 月 29 日に第 1 回目を開催したところでございます。今年度につきましても、1 回は開催したいということで今調整を進めているところでございます。

続きまして8ページ目になります。こちらは令和4年3月18日に公表したところでございますが、船員法と内航海運業法の改正により新たに盛り込まれました船員の働き方改革や、取引環境改善、生産性向上のための各種制度を実効性のあるものにするため、荷主、オペレーター、オーナーがそれぞれ遵守すべき事項とともに、望ましい協力の在り方ということで取りまとめたところでございます。

資料の下のほうにございますが、ガイドラインの主な内容としましては、まずは内航海運業法等の改正、2つ目が、望ましい取引の在り方、3つ目が、船員の労働環境を守るため、それぞれの関係者が果たす役割、4つ目が、安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例、最後が、安定的な内航輸送の維持のための4つのステップということで、PDCAサイクルを回していこうというものを主な内容としております。

簡単ではございますが、私からの説明は以上となります。ありがとうございます。

**【野川部会長】** ありがとうございます。

ただいまのご説明につきまして、質問等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にないようでしたら、内航課、内藤内航海運効率化対策官は所用により退席されます。ありがとうございました。

**【内藤内航海運効率化対策官】** ありがとうございます。

**【野川部会長】** それでは、次に移りたいと存じます。その他の資料につきまして、事務局からご説明をお願いします。

**【伊藤労働環境技術活用推進官】** 残りの資料について、資料4から資料7までご説明させていただきます。

まず、資料4をご覧ください。こちらは全国内航鋼船運航業の適用を受ける最低賃金適用対象事業者数、船舶数、船員数の令和4年4月1日現在のデータです。地方運輸局ごとにまとめてございます。

一番下の合計欄をご覧ください。令和4年4月1日現在と、前年とを比較しながら見てまいります。まず、事業者数ですが1,318事業者、24事業者増加。船舶数は3,072隻、こちらは173隻増加。船員数は合計2万3,919人、1,128人増加とさせていただきます。船員数の内訳を見ますと、組織船員数が7,296人、697人増加という形になってございます。

次のページをご覧ください。資料5でございます。こちらは全国内航鋼船運航業船員賃

金実態調査でございます。

こちらの調査につきましては、令和4年5月に支給された賃金の実態について、未組織船に乗り込む船員を対象に144隻、職員861人、部員197人について、調査・集計を行ったものでございます。

上の表をご覧くださいますと、こちらは職員のものでございます。賃金が最も高かった人は、年齢が56歳で賃金額は合計79万4,100円でございます。最も低かった方につきましては74歳、20万円ちょうどとなっております。

下の表を見ていただきますと、こちらは部員になってございます。賃金が最も高かった方に43歳で67万円でございます。また、賃金が最も低かった方は21歳、19万3,786円。こちらは最低賃金より1万936円高い数字となっております。

少し補足させていただきます。職員の賃金で最も低かった方は最低賃金を下回った形で20万円となっておりますが、この方につきましては年金受給者となっておりますので、年金受給額との調整等の事情があるようでございますので、所定労働時間や、ほかの船員と比べた就労実態を把握するとともに、減額特例とか、そういった最低賃金の説明を行うように、運輸局に指示してございます。

次のページをご覧ください。資料6でございますが、こちらはご審議いただく全国内航鋼船運航業の最低賃金の改正状況でございます。記載のない年度は、諮問自体が行われていないことを意味してございます。例えば、平成18年をご覧くださいますと、諮問自体はされてございますが、額の改定自体がそれぞれ行われなかったということで横線を引いてございます。

それぞれ、職員A、B、部員A、Bについてご説明させていただきます。船舶職員の養成施設の課程を修了した方で、課程終了後、勤務期間が一定期間に満たない方が職員B、それ以外の方は職員Aという形になってございます。

部員につきましては、部員Aが海上経験3年以上、部員Bが3年未満と分けてございます。

令和2年から令和3年にかけてですが、それぞれ700円のアップとなっております。令和3年につきましては、職員Aが25万750円、職員Bが23万4,300円、部員Aが19万2,150円、部員Bが18万2,850円となっております。

次をご覧ください。資料7、参考資料ということでまとめてございます。

まず、1枚めくって、参考資料の1ページ目でございます。こちらにつきましては、内

航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金決定状況となっておりまして、地方運輸局長の決定分を各局別にまとめてございます。

最も高いところでございますが、職員、部員とも近畿運輸局となっておりまして、部員Aにつきましては中国運輸局、四国運輸局も同額で高くなってございます。職員Aにつきましては25万2,650円、これははしけ長も同額でございます。職員Bが23万6,200円、部員Aが19万3,900円、部員Bが18万4,600円となっております。

職員につきましては、大臣決定よりも1,900円高くなってございます。部員につきましては、両方とも1,750円大臣決定より高い金額ということで決定されてございます。

次のページをご覧ください。こちらは費目別、世帯人員別標準生計費でございまして、令和4年4月現在のもので、それぞれ費目別に標準的にかかる生計費を比較したものとなっております。こちらは参考とさせていただきますので、説明は割愛させていただきます。

次のページをご覧ください。こちらは消費者物価指数でございます。10大費目を比べたものでございまして、こちらの見方といたしまして、令和2年の物価指数を100という形にしてございまして、各年、各月ごとの推移をまとめたものでございます。

一番左をご覧ください。上の欄、総合がございまして。こちらを見てまいりますと、平成29年から上昇してはおりますが、昨年の令和3年については100ポイントを下回ってございます。前年比でいくと、0.2ポイント下回った形となっております。

下のほうをご覧くださいまして、これは各月の数字となっておりまして、令和3年11月以降、100ポイントを超えた数値で推移しているところでございます。

消費者物価指数に関連いたしまして、もう1枚資料をつけてございます。こちらは次のページをご覧ください。こちらにつきましては本年8月15日に、政府により開催された第3回物価・賃金・生活総合対策本部の資料を抜粋してきたものでございます。

物価動向を示したものでございまして、左側のグラフをご覧くださいまして、本年6月の消費者物価の総合はエネルギー、食品といったところが大きく影響してございまして、前年比で2.4%増という形になってございます。

右側をご覧くださいまして、エコノミストの見込みとして、これから少し落ち着いていくとなっている一方、家計につきましては調査をいたしますと、1年後に5%以上物価が上がっていくと考える方が多くなっているということを示したものでございます。

次のページをご覧ください。こちらにつきましては陸上の関係の最低賃金でございます。



船員の最低賃金は、地域別ではございませんで、特定最低賃金に該当いたしますが、陸上労働者の特定最低賃金は、1の表の(2)産業別最低賃金が該当いたします。決定件数を見ていきますと227件、適用労働者数につきましては297万4,300人となっております。

次のページをご覧ください。こちらの資料につきましては、地域別・産業別最低賃金の全国加重平均額を示したものでございます。令和3年の地域別最低賃金の加重平均につきましては930円となっております。対前年と比較いたしますと3.1%上昇となっております。

その下の段、産業別最低賃金の全国加重平均につきましては923円でございます。対前年度比で17円アップ、1.88%アップという形になってございます。

次のページをご覧ください。こちらにつきましては、次のページの2枚も含めて、まとめてご説明させていただきます。

こちらは地域別最低賃金の改定の目安の推移を示したものでございます。

こちらは陸上の中央最低賃金審議会で目安をお示しした後、各都道府県の最低賃金審議会で賃金額を決定するという仕組みになってございます。令和4年度の中央最低賃金審議会の結果が、8月2日に出てございまして、本年につきましては、各都道府県の引上げ額の目安については、Aランク31円、Bランク31円、Cランク、Dランクについては30円とすると答申がなされてございます。

2枚目にある横長の資料につきましては、これを図に表したものでございまして、こちらにも、先ほどご紹介いたしました第3回物価・賃金・生活総合対策本部で使われた資料でございます。こちらで令和4年度の最低賃金の目安の決定が示されてございます。

次のページをご覧ください。次のページにつきましては、地域別最低賃金額の一覧でございます。

右の令和3年度の最低賃金を見てまいります。最も高いところは東京都で1,041円。逆に最も低い、最低賃金が低いところはD欄の高知県、沖縄県の820円となっております。この最低賃金額の最も高いところと最も低いところの差につきましては221円となっております。

次のページをご覧ください。こちらで最後でございます。こちらについては、人事院の給与勧告の実施状況を示したものでございます。本年の人事院勧告につきましては、ベア0.23%という勧告が出てございます。

資料の説明は以上でございます。ありがとうございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問等ございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

では、村田委員、お願いします。

【村田委員】 すみません、船員数の数なんですけど、総連合の資料によると、現在船員数が2万1,502名と資料から見たのですが、この資料でいくと、こちらの資料のほうが多いのですが、2万3,919人、この差というのは、どういった形になるのでしょうか。集計の仕方が違うんですか。フェリーとかそういう。

【伊藤労働環境技術活用推進官】 ありがとうございます。

船員数自体につきまして、内航総連様の調査の数字を正確に把握してございませんので、正確なお答えになっているか、はっきりしませんが、こちらの数字につきまして、若干、昨年と比べて、計算のところで、入れるべき船員が違っていたという事情もございまして、具体的に申し上げますと、関東運輸局で、大臣決定に係る一部の押船とか曳船といったものが抜けていたことが再検証したところ分かったこともあって、増えた形になってございます。

【野川部会長】 よろしいですか。

【村田委員】 はい、また詳しく、後で聞かせていただきます。

【野川部会長】 では、平岡委員、お願いします。

【平岡委員】 よろしいでしょうか。資料5のところ、賃金が最も低かった者、74歳の方ですが、事務局から、年金受給者で、併給して乗っているということですが、年金受給者をこの最低賃金の資料の中に入れるのかどうなのかという問題です。そして、この方は年金受給者ということで乗っていると思いますが、スポット的に乗っているものなのか、それとも長く、長期乗船をしているのか。仮に、年金受給者の方が長期乗船するというような話があれば、これ事情が違うんじゃないかなと思います。例えば最賃の実態調査をするのであれば、年金受給者を対象にするのではなく、正規の船員の数字を取られたほうがいいんじゃないかなと思います。

それと、年金受給者の方が、ずっと長期乗船というようなことは、私としては避けるべきじゃないのかなと思いますので、よろしくをお願いします。

【野川部会長】 はい、ご要望ということで承ります。よろしく、事務局、ご検討お願

いたします。

ほかにございますでしょうか、ただいまのご説明につきまして、ご質問、よろしいでしょうか。

それでは、今る資料の説明を受けましたので、次に、議題3「全国内航鋼船運航業最低賃金の改正について」の検討に入りたいと存じます。ただいまのご説明を踏まえまして、本年令和4年度の最低賃金の改正について、それぞれのご意見を承りたいと存じます。いかがでしょうか。どちらのどなたからでも、どうぞお願いいたします。

平岡委員、お願いいたします。

【平岡委員】 全日本海員組合、平岡です。本日から、全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会が始まるわけですけれども、この最低賃金は内航海運業界で働く船員の最低水準であり、業界における1つの水準であると考えております。コロナ禍が始まりまして2年が経過する中で、先行きを見通す環境は確実に変化しております。内航海運もその影響を受けてまいりましたが、ワクチン接種それと治療薬などが普及する中で、経済活動の再開が進み、国内物流の需要が回復し、貨物輸送量も増加傾向にあると思っております。

そのような中、内航船員は、国内生活、経済活動を支えるため、貨物物資など、海上輸送を担っておりますが、その状況は依然として船員の高齢化が進んでいることや、船員不足が続いております。また、コロナ収束後には、陸上諸産業においても、人手不足感が戻ってくることから、人材確保において陸上との競争は避けては通れないと思っております。

今年に入り、食料、生活必需品、エネルギーの値上げなど、物価上昇により実質賃金も大きく目減りしております。先ほど、事務局から説明がありましたが、陸上の最低賃金は3.3%引上げ、過去最大となる31円で、昨年よりも3円アップで決着しております。陸上は、ここ数年、3%前後の上げ幅をもって改善されている中で、時給と月例の違いはあるものの、船員の最低賃金は、引上げ率が低い状況にあり、その差が縮まりつつあると思われれます。

今年の賃金改善ですが、陸上海員春闘におきましても、ベアを含む賃金改善が実施されていることや、これまでの陸上最低賃金の引上げ幅など、総合的に判断すれば、最低賃金の改善は必要であります。

さらに、船員は陸上と違い、基本的に船舶職員法によって、厳格に資格を要求される海技士集団であり、その職別意識は陸上とは比較にならないことや、船員職業は陸上と違い、海上労働という特殊性を考慮すれば、陸上よりも踏み込んだ最低賃金の改善が必要不可欠

であると思っております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。村田委員、お願いいたします。

【村田委員】 我々、船主を取り巻く環境というのが一段と厳しくなっているというのが昨今です。本日、為替が140円ということで、25年ぶりの円安ということでございます。また、石油、WTI価格というのも100ドルを切っておりますが、一時期100ドル以上ということで、非常に高い水準を維持しているところです。また、外航船のBDI、バルチック指数についても965ということで、先行き非常に外航マーケットというのは不安があるということだと思います。

ということは、国内状況というのも、どうかというと、輸送量、前年比91%ということで、特に鉄鋼については84%、自動車の供給制限が依然改善が見られず低調ということでございますし、原料関係95%、前年同月比ということですが、燃料72%、紙パ86%、雑貨も99%、前年同月対比ということで、ほとんどが100%行ってないということでございます。

内需について、また輸出についても、特に鉄鋼関係が今のところ低い見込みだということで、先行きが、ここに来て見えなくなってきたということでございます。ロシア、ウクライナの戦争の問題も長期化しておりますので、そこら辺もあるのかなと思います。

とはいえ、我々内航業界の抱える課題としましては、先ほどありました働き方改革、労働時間に見合う船員の人数、また人材の確保・育成というのが喫緊の問題でありますし、また健康、そしてメンタルヘルスという形で、船員に、安全に働いていただくということ、そして産業医制度ということで災害防止対策と、いろいろ課題が迫っております。

また、競合としては長距離フェリーが、26年度までにリプレースが進み、平均船齢が5年未満の船が4割という新聞を見ました。

これに加えて、風力発電等が本格的に建設、また、稼働が始まると、それに関わるメンテナンス船等、非常に内航船員の取り合いが激しくなるものと思われまます。

そういった課題を解決するためにも、最低賃金というのは、ある程度の改善、そして、アップというのは、船員確保という点で必要かと思いますが、やはり、内航船主を取り巻く経営環境というのが、今までに増して負担が大きくなっている。造船所の船架もそうです。また、修繕費のアップ、そして、人件費のアップという点。取り巻く、船費関係のもの

の全てが軒並み値上げという状況になっております。

最低賃金の中で、1つ注意しなきゃいけないのが、やはり内航の中でも二極化が始まっているという点。そういった点も加味しながら、最賃の在り方というのを考える必要があるものと、このように思います。

以上です。

【野川部会長】      ありがとうございました。

ただいま、船員、船主両方の側から一般的なご意見、そのお立場からのお話を伺いました。

ほかに、この場でご意見、いかがでしょうか。中本委員、お願いします。

【中本委員】      全日本海員組合の中本です。今年の最低賃金の考え方として、当然昨年以上の改善は必要不可欠とっております。その理由の1つとしては、先ほど平岡委員がおっしゃいましたけど、陸上の最低賃金が改善されたこと。新型コロナウイルスの感染拡大によって、緊急事態宣言、行政規制が発令された20年度を除いて、陸上の最低賃金はここ数年、かなりの上げ幅になっております。2022年も過去最大の31円ということは先ほどもおっしゃいましたが、これは時給換算で31円です。1日8時間、週5日労働と単純に計算した場合でも、月給に直すと4,960円。昨年、内航船員の上げ幅は700円、これは大分差があります。このような状況が続くのであれば、海上労働の最低賃金は陸上の最低賃金に、いつの間にか追いつかれてしまいます。

それから、村田委員からもおっしゃいましたが、人材の確保が問題となっていることは、使用者側もしっかり認識されていると思います。人材を確保するためにも、やはり最低賃金も魅力の1つとして改善の必要性はあると思います。

またロシアとウクライナの問題、円高によって物価が上昇しております。先ほど事務局から配られた資料にもありましたが、この物価の上昇は大きな問題となっております。最低賃金の改善については、使用者側の支払い能力のみならず、当然として物価などの動向も十分に加味して改善をしなくては、労働者の生活の苦しさは変わらないばかりか、経済波及効果を生み出すことができないとっております。

やはり、国民の生活、経済活動を支える重要なインフラである内航海運を支えている労働者のためにも、そして人を呼び込むためにも、これまで以上の改善が必要不可欠であると思っております。

以上でございます。

【野川部会長】      ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。阿南委員、お願いいたします。

【阿南委員】      こういう言い方をすると変かもしれませんが、使用者側の意見、現状、これは今村田委員から説明したとおりだと、私どもも認識しております。

ただ、思い起こせば、去年、同じ時期に最低賃金の話をやっておりました。それは本当にコロナだけとか、そういうことで、先行き見通しはつかず等々、それと、去年の組織といたしますか、ベアということ、また、上がっていったということも含めて、最低賃金700円引上げでしたか、が決まったわけです。

そのときに言ったこと、説明した使用者側の話は、皆さんも重々覚えていると思いますが、令和3年度収支、年度明けてみたら、どういう状況だったか。はっきり申し上げまして、輸送量その他含めて、大手、中小含めて、100%とは言いませんけれども、いい数字に、プラスの数字になっている。

そして、今年のベアに入ってしまったわけでございますけれども、そういうことも含めてやりますと、今回は、ウクライナ情勢における社会的な影響、いろいろな影響があるのは、皆さんご承知のとおりでございますけれども、私どもとしましては、基本的には、船員さんに対する最低賃金については、数字はまだ持っておりませんが、やはり、ある程度のことは考えていかざるを得ないのかと。もちろん、政府が数年前に働き方改革、そして、岸田内閣では、人への投資等々の政策を打ち出しております。

それも踏まえて、今、やっと令和3年度、こちら使用者側といたしますか、会社側といたしますか、としましても、やっとその前のコロナとかそういうのを、ある程度のところまで取り返して、落ち着いてきたかなということでございますので、中身は別にしましても、船員さんに対する最低賃金、これについては、今年度は、私どもとしては、当然、ゼロというわけにはいかないと考えております。

ただ、陸上のように3.3%、31円、過去最高というような数字になるかといえば、その辺は、これからの審議の中で決めていくことではないかなと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】      ありがとうございます。

一通り、今、ご意見を伺いました。この場でなお何かございますでしょうか。平岡委員、お願いいたします。

【平岡委員】      使用者側がおっしゃることを全く否定するわけではないのですが、

陸上、それと海上、その辺の違いはあるけれども、労働者という立場で言えばそれは一緒だと思います。

ただ、そういう中であって、ただいま縷々諸情勢についてはなされましたが、その辺については陸上も全く一緒であって、置かれている状況は厳しいところが結構あると私は思っております。

それで、内航船員の賃金問題については、使用者側のほうが最低賃金は、上げるけれども、見合いでいいよなというような、何かこう、物すごく後ろ向きな発言をされているわけでございますけれども、やはりこういう時期であるからこそ、陸上が大幅改善をするのであれば、船員についても、しっかりその辺のところは考えるという発想になぜ立たないのか。その辺が私としては物すごく疑問に思います。

それはやはり、各船主によって、それぞれの支払い能力、その辺のところがあるかと思えますけれども、ただ個々の話をしているわけじゃなくて、内航海運業界で働く船員が今後どのようにあるべきかということで、最低賃金の話をしているわけですから、使用者側もその辺のところはしっかり受け止めて協議に当たっていただきたいと思っております。以上です。

**【野川部会長】** ありがとうございます。

ただいま両方の側からご意見を伺いましたが、今年、最低賃金、内航船員について、引上げたいということについては、恐らく全員が一致している。あとは中身の問題だということになってまいりましたので、そろそろ双方の意見について、歩み寄りを進めてまいりたいと思っておりますので、この場を一旦クローズして、労使委員の間でお話をさせていただきたく存じますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それで、私から一言、いつもですが、申し上げておきますが、最低賃金の審議会、トップダウンで最低賃金を決めるのではなく、労使で話し合っ、その結果として最低賃金が出てくるとこういうシステムを取っております。

したがいまして、できれば労使が合意して、この最低賃金でいこうという結果になるのが最善でございます、それがかなわずに、最終的に公益委員の提案によって決まるということが続いていきますと、何のために労使で話し合っているのかということにもなりますので、可能な限り労使の間で合意して、最賃の具体的な額も決めるという方向でお話し合いをしていただきたく存じます。

それでは余り時間を取れませんので、20分程度でお願いをしたいと思います。別室が

用意されておりますので、どうぞ、労使の委員はそちらにお移りください。

( 中 断 )

【野川部会長】 お疲れさまでした。それでは、お話合いの結果につきまして、どちらからでも結構ですので、ご報告をお願いいたします。

【平岡委員】 部会長よりお時間をいただきまして、労使間で喧々諤々と協議は行ったわけですが、やはり考え方、その辺のところには相違があるというようなことと、使用者側のほうも、改善をしないということではないですが、やはり今の状況、その辺のところを考えれば、なかなか踏み込むということは難しいということで、我々の言っていることと、論議が全くかみ合わない状況の中で、結論には至っていないということです。やはりお互いにバックグラウンドがある中で、具体的な水準まで踏み出せるような状況ではなかったと思いますが、部会長がおっしゃるように、労使間の協議の中で決めていくということは分かっていますが、残念ながら本日段階で、なかなか結論を見いだすことができなかったということでございます。

【野川部会長】 分かりました。

使用者側からは何かございますか。よろしいですか。

【村田委員】 そのとおりです。

【野川部会長】 了解いたしました。

本日の専門部会で結論が得られなかったということで、さらに話合いを進めたほうがよりよい結論が得られるだろうということだと思えます。今後、労使双方で、お話を詰めていただいた上で、再度、専門部会を開催して結論を得ることにしたいと存じますが、それでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 ありがとうございます。それでは、そのようにすることといたしまして、本日の予定された議事は終了いたしました。

事務局から何かございますでしょうか。

【前田労働環境対策室長】 次回の専門部会の日程でございますが、10月4日火曜日、13時30分から、場所は本日とは異なりまして、この隣の建物になりますけれども、中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室1を予定しております。案内図は、開催日近くになりましたら、事務局よりメールにてお送りいたしますので、よろしくをお願いいたします。

事務局からは以上です。



【野川部会長】 それでは、全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会を閉会いたします。  
本日は、お忙しいところありがとうございました。

— 了 —