

平成29年8月21日（月）13時30分～

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議事録

【鈴木労働環境対策室長】 それでは、定刻より5分ほど前でございますが、皆様おそろいになられましたので、ただいまより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鈴木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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。

初めに、本専門部会の設置経緯につきまして、ご報告させていただきます。

本部会は、本年7月14日付諮問第284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たものでございます。

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、船員部会長より本部会の委員6名の指名がございました。

本専門部会委員の名簿は、お手元の資料の2枚目のとおりでございます。

それでは、本日ご出席いただいております委員の方々をご紹介させていただきます。

公益を代表する委員として、庄司委員でございます。

【庄司委員】 庄司です。

【鈴木労働環境対策室長】 野川委員でございます。

【野川委員】 野川でございます。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 関係船員を代表する委員として、平岡委員でございます。

【平岡委員】 平岡でございます。

【鈴木労働環境対策室長】 浦委員でございます。

【浦委員】 浦といたします。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 関係使用者を代表する委員として、蔵本委員でございます。

【蔵本委員】 蔵本です。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 山本委員でございます。

【山本委員】 山本でございます。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 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します。

海事局内航課内航海運効率化対策官の松崎でございます。

【松崎内航海運効率化対策官】 松崎でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 船員政策課長の増田でございます。

【増田船員政策課長】 増田でございます。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 労政係長の吉田でございます。

【吉田労政係長】 吉田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 本日の出席者につきましては以上でございます。

本日は、委員6名中6名、皆様全員のご出席となりますので、船員部会運営規則第13条におきまして準用いたします同規則第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。

続いて、配布資料の確認をさせていただきます。

資料の番号は、右上に記載してございます。それぞれの資料の下には全ての資料の通し番号でページを付しております。

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、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2枚、資料3といたしまして「内航海運の活性化に向けて」という横のポンチ絵の資料が表紙を含めて10枚、通し番号でいうと4ページから13ページまででございます。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」が1枚、資料5といたしまして「全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査」が1枚、資料6として「全国内航鋼船運航業の最低賃金の改正状況」が1枚、最後に資料7として「最低賃金の改正に係る参考資料」、これが表紙を含め9枚、通しページでいきますと一番下の17ページから25ページまでとなります。

以上でございますが、資料のほうは行き届いておりますでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議事次第に従いまして、議事を進めさせていただきます。

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。

はい、よろしくお願いします。

【平岡委員】 野川委員にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【鈴木労働環境対策室長】 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、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【鈴木労働環境対策室長】 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しては専門部会長にお願いしたいと存じます。

それでは、野川専門部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【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。皆様のご協力を得まして、円滑にこの審議が進みますよう努めてまいりたいと存じますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、議事を早速、進めてまいります。

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、事務局より説明をお願いいたします。

【増田船員政策課長】 では、諮問の趣旨についてご説明申し上げます。

本年度、平成29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、消費者物価指数の動向なども勘案いた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お願い申し上げます。よろしくお願いいたします。

【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、質問等ございますでしょうか。

よろしければ、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。

【吉田労政係長】 報告いたします。

関係船員及び関係使用者の意見聴取については、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7月28日付の官報に公示し、意見の提出を求めたところ、8月11日の期限までに意見の提出はございませんでしたので、ご報告いたします。

【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「内航海運の活性化に向けて」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。

【松崎内航海運効率化対策官】 それでは、お手元にご覧いただけます資料3に基づきましてご説明を申し上げたいと思います。横長の資料でございます。

まず、内航海運の活性化に向けてということで、本日、委員でご参画いただいております平岡委員、蔵本委員にもご出席をいただきました。一番最後のページ、参考と書いてございますけれども、13ページ目でございます。最後の紙でございますが、内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会ということで、昨年の4月から今年の6月、8回にかけて議論を行わせていただきました。メンバーは、先ほど申し上げた者を含めまして学識経験者ということで、竹内東京女子大学教授に座長を務めていただきまして、それから荷主団体、内航海運事業者等を含めて、この検討会にご参画をいただいたところでございます。

こちらの主な目的ということで、内航海運の活性化という、検討会の標題にもなっておりますが、議論を進めさせていただきました。その取りまとめといたしまして、本年6月30日に内航未来創造プランということで、その報告書を取りまとめさせていただき、公表をさせていただいたところでございます。

本日は、その内航未来創造プランの中身、概要につきまして、この場で簡単にご説明を申し上げたいというふうに思います。

1枚表紙からおめくりいただきまして、内航海運の現状、下に5と入っているものでございますけれども、ここは皆様ご案内かと思っておりますけれども、内航海運自体は我が国の国民生活、あるいは経済活動を支える基幹的な輸送インフラということで、国内貨物輸送全体の44%、また産業基礎物資の約8割を担っているという、非常に重要な輸送インフラではありますけれども、一方で、産業基礎物資というものが輸送需要の大宗を占めるということで、ちょうど真ん中の枠のところになりますけれども、国内需要の縮小、あるいは国際競争の進展などに伴って輸送量は非常に減少傾向にあるというところでございます。ピーク時に比べますと、輸送トン数で36.5%、輸送トンキロでは27.3%という減少の傾向が見られるというところでございます。

次の6ページ目でございますけれども、こういった輸送需要というものが、今後も、荷主の関係からいきますと伸びにくいということが、この検討会の中で意見として頂戴したところでございます。また、内航海運事業そのものの課題という部分におきましては、船

船と船員の高齢化、いわゆる2つの高齢化という構造的な課題を抱えているということ、それから、市場構造そのものは荷主、オペレーター、オーナーという寡占化された荷主企業のもとで、オペレーター、オーナーの専属化、あるいは系列化といった状態がずっと続いているという状況でございまして、事業者のうちの99.6%は中小事業者であるという内航海運事業の特徴的な課題があるということでございます。

加えまして、海運へのモーダルシフトといったような環境面からの対策についても要請をされているということで、内航海運の抱えている構造的な課題、それに加えて社会的な課題、要請に、今後、内航海運全体として対応していかなければならないといったことが求められているということ踏まえまして、次の7ページ目でございますけれども、今回、今後の方向性検討会の中で、おおむね10年後の内航海運という姿を描き出すということに主眼を置きまして、内航未来創造プランというものを策定し、その中で諸課題の解消に向けた対応策、具体的な施策というものを明示させていただいたところでございます。

1つ目、この内航未来創造プランで定めた将来像と具体的施策ということで、その将来像をどこにポイントを絞って置いていくかということで、安定的輸送の確保、生産性の向上という2点を軸として位置づけたということでございます。この安定的輸送の確保と生産性向上、この2点をそれぞれ実現していくということにおいて、内航海運事業者の事業基盤の強化、先進的な船舶等の開発・普及、船員の安定的・効果的な確保・育成に区分いたしまして、この中にそれぞれ具体的施策を盛り込んでおります。

将来像の実現のための具体的施策ということで、真ん中から下のほうに、オレンジ色の部分で事業基盤の強化、緑色の部分で先進的な船舶等の開発・普及、青い部分で船員の安定的・効果的な確保・育成、それから最後、下のほうに4番目ということで、その他の課題の対応となっておりますけれども、ここの丸がついているものが標題ということになりますけれども、ポツの印がついているものがそれぞれの標題に対応していく、それぞれの具体的な施策ということでございます。

主なものだけこの場でご案内申し上げますと、内航海運事業者の事業基盤の強化という観点からは、船舶管理会社の活用促進ということで、国土交通大臣の登録による船舶管理事業者制度というのを創設すると。平成30年度から運用を開始するという予定にしております。

また、先進的な船舶との開発・普及ということで、IoT技術を活用した船舶の開発・

普及といった、例えば自動運航船の開発、これは平成37年を目途として、先の長い計画ではございますけれども、そういったものも今後具体的に組み込んでまいりたい。それから、船舶の省エネ化・省CO₂化に向けても、省エネ格付け制度などを含めて、さまざま施策を講じていきたいというふうに考えているところです。

船員の安定的・効果的な確保・育成という部分に向けましては、既に検討会、あるいは調整会議といったような形で、その具体的な中身に向けての議論を開始している部分がございますけれども、海技教育機構の4級海技士養成課程における教育改革といったもの、あるいは船員のための魅力ある職場づくりということで、499総トン以下の船舶の居住区域を拡大しても従前の配乗基準を適用するための検討、あるいは安全基準の緩和といったものを速やかに組み込んでいきたいというふうに考えているところでございます。

基本的に、この内航未来創造プランというものに掲げさせていただいたそれぞれの具体的な施策というものにつきましては、まだ中身としてしっかりと議論をしていかないといけないというものが多々含まれているというところでございます。今後、またさらに具体的な施策の実現に向けて、そういった検討会、あるいは協議会といったような場の中で、さらに深度を深めて着実に実行してまいりたいというふうに考えておりますし、着実な実行というものが、この内航未来創造プランというタイトルでも示しておりますけれども、おおむね10年後、将来の内航海運の活性化、あるいは内航海運事業というものが今後もしっかりと産業として形づくられていくように、永続していくと考えているところでございます。

8ページ以下は、それぞれ具体的な施策ということでご紹介をさせていただいておるところでございますけれども、お時間の都合もございまして、少し飛ばさせていただきます。11ページ目でございますけれども、船員の関係でございますが、高等海技教育の実現に向けた船員教育体制の抜本的な改革ということで、例えば海技教育機構のあり方の検討ということで、海技短大の専修科への重点化というようなこと、あるいは4級課程を甲機両用教育から甲・機専科教育に移行するといったような、そういった工夫を講じて、今後、養成定員の現行390名という定員を500名ということを目指して、段階的に拡大をしていくといったようなことにも組み込んでまいりたいというふうに考えているところでございます。

それから、次の12ページ目でございますけれども、船員のための魅力ある職場づくりといたしまして、499総トン以下の船舶における船員の確保・育成策ということで、こ

ちらも船員の確保・育成に向けた施策の1つということで今後取り組みを進めてまいりたいと思っているところでございますけれども、特に、現在、MLC条約というものの発効に伴って499総トン以下の小型の船についての居住区部分については非常に大きな課題になっているところでございますので、こういった部分のところで特例的な配慮をすることができないかということは今まさに検討をしているところでございます。こういった措置を講じることによって、船員の確保・育成に少しでもつながっていくような取り組みを進めていきたいというふうに考えているところでございます。

非常に駆け足の説明ではございますが、現状、内航海運と活性化に向けたということで、海事局が総力を挙げて取り組んでいる内容ということでご紹介をさせていただきました。

ご説明は以上でございます。

【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。よろしいでしょうか。

それでは、特にないようでございましたら、内航海運効率化対策官は所用により、これで退席をされます。

【松崎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】 ありがとうございます。

それでは、次に移りたいと存じます。

資料4から資料7までにつきまして、事務局から説明をお願いいたします。

【吉田労政係長】 船員政策課、吉田より説明させていただきます。

資料4、下のページで14ページをごらんください。全国内航鋼船運航業の最低賃金適用対象事業者数、船舶数及び船員数の平成29年4月1日現在、運輸局ごとにまとめたデータになります。

一番下の計をごらんください。平成29年4月1日現在と対前年を比較しています。事業者数が1,416、対前年で86事業者減っております。船舶数は2,909隻、対前年比で65隻減っております。船員数は2万2,536人、対前年比で30人減っております。一番右の組織船員数ですが、船員数の内数ということになります。6,758人ということで、対前年比で241人増えております。

次のページ、資料5のほうに移っていただきます。全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査になります。この調査ですが、最低賃金の適用を受ける船舶のうち、未組織船に乗り組

む船員に対し平成29年5月に支給された賃金の実態についての調査になります。この調査は、最低賃金の対象となる賃金というものが明確になるもののみを調査対象としております。調査で回収した153隻、職員830人、部員212人につきまして集計したのになります。

上の表が職員になります。賃金が最も高かった方は72歳の方、賃金の計で77万5,050円になります。賃金が最も低かった方は21歳の方で、24万999円になります。平均しますと50.3歳、賃金の計でいきますと44万1,969円になります。

下の表が部員になります。賃金が最も高かった方は37歳の方で57万9,400円。賃金が逆に最も低かった方は31歳の方で17万9,400円になります。平均しますと40.3歳で33万1,862円になります。

続きまして、資料の6に移っていただきます。こちらは全国内航鋼船運航業の最低賃金のこれまでの改正状況をあらわしたのになります。全国内航鋼船運航業の場合は、最低賃金額が4区分に分かれています。職員A、職員B、部員A、部員Bとありますが、この4区分ですが、資料2のほうに戻っていただきまして、2ページになりますが、こちらは全国内航鋼船運航業最低賃金の現在の公示とります。この公示は最低賃金のルールをあらわしたのになります。その公示の中の4になりますが、そこに「船員に係る最低賃金額（月額）」とあります。その中で（1）として職員とあります。右側に24万6,150円とありますが、この職員というものが職員Aに該当します。そして、その後にただし書きで、「次の表の左欄に掲げる船舶職員養成施設の課程を修了した職員であって、当該課程修了後の勤務期間がそれぞれ同表右欄に掲げる期間に満たない者」とありますが、これが職員Bに該当します。こちらの最低賃金額は22万9,700円になります。

次の3ページに移っていただきまして、表のちょうど下になりますが、（2）として部員とあります。こちらの最低賃金額は18万7,550円、これが部員Aになります。ただし書きの「海上経歴3年未満の部員」というものが部員Bになります。その下の「この場合において」というところで、さらに詳しいルールを記載しております。こちらの部員Bの最低賃金額は17万8,250円になります。この全国内航鋼船運航業の最低賃金は昭和43年に制定され、制定時は職員と部員の2区分だけになっており、今ある4区分のうちの職員Aと部員Bという最も高い部分と最も低い部分の設定となっておりました。その後、昭和48年に部員Aが追加され、平成8年には職員Bが追加され、今の形態となっております。

先ほどの16ページの資料に戻っていただきまして、こちらの表の一番左にあります年度、これは最低賃金の改正の諮問を行った年度になります。例えば平成18年でいきますが、全てバーという形になっております。これは、諮問は行いましたが、額の改定はなかったという形になります。平成28年、一番下になりますが、これが昨年改正された現行の最賃額という形になります。一昨年と比べまして、職員及び部員とも1,000円ずつ上がっている状況です。

なお、本年度最低賃金の改正の諮問を行った一つの理由として、本年の春闘において、内航労務協会、一洋会、全内航と全日本海員組合との交渉の結果、標令給が900円増額したことが挙げられます。

続きまして、資料7のほうに移っていただきまして、まず資料7の最初の18ページ、こちらをごらんください。内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金決定状況とありますが、これは各地方運輸局長等が定める現在の最低賃金額になります。最も高いところでは、近畿運輸局管内の最低賃金になりまして、職員Aとはしけ長が24万6,650円。職員Bが23万200円。部員Aでいきますと、これは神戸運輸監理部管内も同額となりますが、18万7,900円。部員Bも神戸運輸監理部管内と同額となりますが、17万8,600円。本省の最低賃金額と比較した場合、職員は本省より500円高く、部員は本省より350円高い状況になっております。

続いて、次の19ページに移っていただきます。こちらは、費目別、世帯人員別標準生計費（平成29年4月）というものになります。この資料は、費目別に生計費が標準的にどのくらいかかるかというものを世帯人員1人から5人までの比較をしたものになります。括弧が平成28年4月、対前年になります。計のところで見ますと、1人から3人世帯のところでは対前年を上回っており、逆に4人から5人世帯のところでは対前年を下回っております。最も増加幅が大きいのが2人世帯のところ、8,420円になっております。

次のページに移っていただきまして、20ページになります。こちらは、消費者物価指数の10大費目となります。平成27年の物価指数を100としまして、各年、各月の推移をまとめたものになります。

一番左の総合というところで見っていきます。上の欄が各年になります。平成24年から27年にかけて、毎年消費者物価指数が上昇しております。平成28年についてはほぼ横ばいで、99.9ポイントという状況になります。

表の下の欄の月別で見っていきますと、平成28年10月からは100を超える月が多く

なっております。次に費目別では、食料、保健医療、教育、諸雑費において毎月100を超える状況となっております。

続きまして、21ページに移っていただきます。ここからが労働基準法適用、陸上労働者の方の最低賃金の関係になります。決定方式、産業別最低賃金の決定件数、適用使用者数及び適用労働者数とあります。まず、1ポツの表の中にあります(2)産業別最低賃金というものがありますが、これが特定最低賃金ということになります。いわゆる船員の最低賃金と同じものになります。

決定件数でいきますと233件、適用労働者数でいきますと318万5,900人で、対前年と比較しますと2万3,200人増という状況となっております。

次の22ページに移っていただきます。地域別・産業別最低賃金の全国加重平均額の平成28年度と平成27年度を比較したものになります。平成28年度の額で見えていきますと、地域別最低賃金額が823円ということで、対前年で25円増額しております。上昇率でいきますと3.13%となります。

産業別最低賃金を見ますと、総合計の欄ですが、平成28年度で854円、対前年で14円増額しております。上昇率でいきますと1.67%という状況となっております。

次に23ページに移っていただきます。地域別最低賃金額改定の目安の推移となっております。地域別最低賃金額は各都道府県で定められておりますが、まずは中央でその目安額というものを示すことになっております。本年は7月27日付で目安額の答申額が出されております。一番下の枠、平成29年度というものが、その内容になります。AからDランクの4区分に分かれておりますが、各都道府県の経済実態に基づきまして区分されております。具体的な都道府県の区分につきましては、次の24ページの一覧表にこのような形で各都道府県が区分されております。

23ページのほうに戻っていただきまして、ランクごとに最低賃金額である時間額に対する引き上げ額、改定の目安というものがここで定められております。枠の中にありますが、平成29年度は、Aランクで26円、Bランクで25円、Cランクで24円、Dランクで22円の目安が示されております。この引き上げ額を全国加重平均に直しますと25円になり、引き上げ率に直しますと3%になります。

なお、資料にはございませんが、8月17日に今年度の各都道府県の改定額の答申が出されており、その中で新潟県、鳥取県、宮崎県、沖縄県においては国の改定の目安を上回る引き上げ額が答申されております。

次に24ページをごらんください。地域別最低賃金額の一覧表ですが、平成28年度と平成27年度を比較したものになります。平成28年度の額で見えていきますと、最も高い最低賃金額は東京都で932円。逆に最も低いところは宮崎県と沖縄県で、ともに714円になります。最低賃金額の最も高いところと最も低いところの差は218円になります。

最後に25ページになりますが、こちらは給与勧告の実施状況とあります。国家公務員の給与を決めます人事院勧告、ことしは8月8日にございました。ベア率としましては0.15%の上昇になっております。

事務局からの説明は以上になります。

【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すでしょうか。

はい、平岡委員。

【平岡委員】 理解を深めるために聞かせてください。資料5の賃金が最も高かった者で72歳ということですが、本給75万円、合計、諸手当関係を含めて77万5,050円ということですが、基本的に諸手当関係、その他恒常的に支払われるものを含めて2万50円しかないわけですが、75万が丸々本給と、そういう理解ですか。

【吉田労政係長】 そのような報告でいただいております。

【野川部会長】 ちょっと特別な人でしょうね。年齢も72歳ということで。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、よろしければ、多々ご説明をお受けしましたところで、議題の3でございませ「全国内航鋼船運航業最低賃金額の改正について」の検討に入りたいと存じます。ただいままでのご説明を踏まえまして、本年度、平成29年度の最低賃金額の改正についてご意見を伺いたいと思います。それでは、どちらからでも率直に。

はい、平岡委員。

【平岡委員】 私のほうから言わせてもらいます。

まず、この全国内航鋼船運航業最低賃金ですけれども、これは内航海運業界におけます業界のあるべき賃金水準であり、そこで働く船員の賃金にも大きく反映されるというふうに思っております。先ほど事務局のほうから説明があったわけでございますけれども、本組合と内航2団体及び全内航との労働協約改定交渉におきましては、一定の賃金水準の改善が図られたところであります。また、陸上諸産業におきましても、同様に一定の改善がなされております。

そのような中、陸上におけます中央最低賃金は昨年に引き続き早い段階で3%引き上げ、全国平均で25円引き上げの848円とすることで決着しております。

このような状況を踏まえますと、ことしについても、内航における最低賃金を改善する必要があると思っております。また、内航の最低賃金改善については、当然のことながら、その動向については荷主も注目しているところでありまして、運賃、用船料などに反映されていくのではないかというふうに思っているところでございます。

陸上諸産業がこれまで最低賃金を改定している中で、賃金が上がらない産業に人は集まってこないし、特に内航海運においては船員不足が顕著になっていることから、本年についても、陸上の最低賃金が大幅に引き上げられている状況下、内航における最低賃金の引き上げが必要不可欠であるというふうに思っております。

【野川部会長】 ありがとうございます。

船主側はいかがでしょう。

はい、では、蔵本委員。

【蔵本委員】 直近の状況ということで、ことしの3月の輸送動向を少し見てみますと、鉄鋼並びに自動車、セメントというのは対前月比に比べるといいものの、燃料、紙・パルプ、雑貨等は下回っているというような状況でございます。また、油送船についても、ケミカル、高圧液化、高圧液体等は対前月に比べて上昇傾向にあるものの、黒油、白油、耐腐食等は下回っている。

2016年度の輸送実績を見てみますと、乾貨物の合計がマイナス0.5%で、液体貨物がマイナス4.1%、合計でマイナス1.8%という輸送量であったというような報告がされております。輸送量は3年連続で前年度割れしているところで、それに伴う運賃、用船料がどうかというほうも合わせて見てみますと、大体据え置き傾向で、大きく上昇していないというような状況が見受けられています。

昨年も少しそういうお話をさせていただいて、ニワトリが先かタマゴが先か、平岡委員が言われたように、こういう最低賃金が運賃、用船料に大きく反映されていくんだという指標になっていくということはよく理解できるんですが、現状の実態はそういう状況があるんだということをご理解いただきたいというふうに思います。

【野川部会長】 最賃の引き上げは難しいというご認識というように伺ってよろしいでしょうか。

【蔵本委員】 難しいと一言で言ってしまうと話が終わってしまうんですが、上げる価

格については、陸上のように3%とか大幅な賃上げということになると、非常に船主経済に大きな影響を与えるんだらうというふうに思っております。

【野川部会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。ぜひ活発なご意見をお願いいたします。はい、浦委員。

【浦委員】 今、蔵本委員のほうから1つ発言がございまして、陸上のように3%は厳しいという状況が十分うかがえるところでございますけれども、先ほど平岡委員が述べましたように、冒頭事務局からも説明がございましたとおり、ことしの中央における結果というの1つの指標になるのかなというふうに考えております。

そういう状況の中において、もちろん最賃を決定する中で、蔵本委員が説明なさった荷動きというの1つの重要なファクターだと考えますけれども、ただ、それ以外の部分で船員を確保しなきゃいけないという大きな課題が、今、内航部門にはあると思っております。そういう状況を十分加味して、今後検討いただければというふうに思います。

以上です。

【野川部会長】 いかがでしょうか。はい、平岡委員。

【平岡委員】 先ほど蔵本委員のほうから、陸上のように3%引き上げというのは厳しいんだというようなお話ですけれども、陸上については、昨年も3%、ずっとこれまでも同じような形で最低賃金は引き上げられていると思います。ただ、陸上のほうは時給の引き上げということで、例えば昨年の部員の引き上げ額、3%でしたら、5,600円なにかしかなには引き上げられると思っておりますけれども、ただ、今言われたように、3%がなかなか難しいということであれば、1%から3%の間の引き上げになるのか、その辺のところの水準になるのではないかというふうには思っております。

【蔵本委員】 具体的な1%～3%、どれぐらいが適当なのかというのは、我々も未組織中心の組合を代表してきているので、その辺の実態と各事業者の意見もある程度伺った上で、どれぐらいが適当だろうというような話をさせていただきたいなというふうには思っております。据え置きというわけには多分いけないと思いますので、いろんな環境等、また船員不足等から言えば、多少の見直しをしていかないと船員のなり手が少ないというのはよく理解できるし、今後、それをしようとして適正な運賃、用船料の交渉をしていかなるを得ないというふうには思っております。

【平岡委員】 考え方がものすごく離れているかなというふうには思うんですけども、多少のというようなお話があったわけですが、我々としては、陸上が毎年上がって

いる中で多少というような範疇では考えていないし、昨年もここで協議をしながら引き上げたということから判断すれば、多少というようなことは考えていないことをこの場をもってお話ししておきたいなというふうに思います。

【野川部会長】 この場でのご意見として、ほかにいかがでしょうか。山本委員、何かございますか。いかがですか。

【山本委員】 昨年と似たような発言になってしまいますが、平成4、5年をピークにして内航の輸送需要というのはずっと低減傾向にあって、それに伴い船員数の減少、船舶数、船腹量の減少が続いているわけですが、2008年のリーマンショック以降、大幅に下落し、その後、回復できずに、いまだに漸減傾向のまま推移している。その中で、運航船腹量、船舶数自体の減少が後追いで続いているという状況であり、本来であれば船員の就労条件の改善、それに伴うしかるべきコストの調整というものがされるべきですが、なかなかそれが業界として難しい環境にあるという状態が続いておりますので、昨年含めて過去4年、最低賃金の改定が行われたわけですが、今年度も引き続き改定がおこなわれということについては業界内では非常に難しいという意見が強く出ております。ぜひ慎重なご検討をいただきたいと思っております。

【野川部会長】 それでは、若干のご意見を伺いましたが、ことしにつきましては、いろいろな情勢もございまして、双方のご意見の中では、最低賃金の引き上げそのものについて真っ向からのご異論というものはないというように伺いましたので、あとはどの水準でという細かい問題になります。そういたしますと、少し両者で突っ込んだ話し合いを、率直に、腹を割ってのお話し合いをしていただくということが適切かと存じますので、この場を一旦クローズいたしまして、労使委員の間で直接にお話しをしていただくというふうにしたいと存じますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、お部屋をご用意してありますので、お願いいたします。ただ、あまり時間はとれませんので、20分程度を目安にひとつお願いいたします。

それでは、どうぞお移りください。

(中 断)

【野川部会長】 お疲れさまでした。

それでは、話し合いの結果につきまして、労使どちらからでも結構ですので、ご報告いただけますでしょうか。

【平岡委員】 お時間をいただきまして、どうもありがとうございました。船主側、そ

れと組合側のほうで話はしたわけでございますけれども、双方、先ほど平場の中で話をしたように、双方の立場で言い分があるかというようなことで、ただ、船主側のほうも、最賃を引き上げるといふ考え方については、おおむね理解は示していますけれども、その水準、その問題について、なかなかその辺のところでは労使折り合いが合わないというようなことでございます。いずれにいたしましても、今の段階では水準に大きな隔たりがあるということですので、本段階において結論を見出すことはできなかったことから、再度持ち帰り、その辺のところを検討する必要性があるかなと思っております。

【野川部会長】 わかりました。船主側はよろしいですか、このご説明で。

【蔵本委員】 はい。

【野川部会長】 了解いたしました。

それでは、本日の専門部会で結論には至らなかったということでございますので、さらに話し合いを詰めていくということで、よりよい結論を得たいと思います。したがって、今後、労使双方で話をさせていただいて、再度、専門部会を開催して結論を得るということにしたいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【野川部会長】 ありがとうございます。

これで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。

【鈴木労働環境対策室長】 それでは、次回の専門部会の日程でございますが、9月19日、3連休明けの火曜日でございます。9月19日火曜日の13時30分から、場所は本日と同じこちら、2号館15階の海事局会議室を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【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、またお暑いところ、ありがとうございました。

— 了 —