

令和元年8月19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

【瀬田労働環境対策室長】 それでは、皆様おそろいになりましたので、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瀬田でございます。どうぞよろしくお願いたします。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いたします。本部会は、本年7月8日付諮問第331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、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、船員部会運営規則第12条第5項の規定に基づき、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、タブレット画面上の表示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します。

公益を代表する委員として、庄司委員。

【庄司委員】 庄司です。よろしくお願いたします。

【瀬田労働環境対策室長】 野川委員。

【野川委員】 野川でございます。よろしくお願いたします。

【瀬田労働環境対策室長】 関係船員を代表する委員として、平岡委員。

【平岡委員】 平岡でございます。

【瀬田労働環境対策室長】 和田委員。

【和田委員】 和田と申します。どうぞよろしくお願いたします。

【瀬田労働環境対策室長】 関係使用者を代表する委員として、青崎委員。

【青崎委員】 青崎です。こんにちは。よろしくお願いたします。

【瀬田労働環境対策室長】 山本委員。

【山本委員】 山本でございます。よろしくお願いたします。

【瀬田労働環境対策室長】 以上でございます。

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につきましてご紹介いたします。

海事局内航課、内航海運効率化対策官の渡部でございます。

【渡部内航海運効率化対策官】 渡部です。よろしくお願いいたします。

【瀬田労働環境対策室長】 船員政策課長の三輪田でございます。

【三輪田船員政策課長】 三輪田でございます。よろしくお願いいたします。

【瀬田労働環境対策室長】 課長補佐の有田でございます。

【有田船員政策課長補佐】 有田です。よろしくお願いいたします。

【瀬田労働環境対策室長】 労働環境技術活用推進官の長岡でございます。

【長岡労働環境技術活用推進官】 長岡です。よろしくお願いいたします。

【瀬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。

本日は、委員6名中6名のご出席となりますので、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。

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。いかが取り計らいましょうか。

山本委員、どうぞ。

【山本委員】 野川先生にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【瀬田労働環境対策室長】 ただいま野川委員をご推薦されまして、異議なしというご意見をいただきましたので、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。

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、この審議が円滑に進みますよう努めてまいりたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

それでは、早速議事を進めてまいります。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、事務局よりご説明を

お願いいたします。

【三輪田船員政策課長】 諮問の趣旨についてご説明申し上げます。

本年度（令和元年度）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。

【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。

なければ、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、事務局よりご報告をお願いいたします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 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1日付の官報に公示をいたしまして、意見の提出を求めたところ、8月15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。

それでは、続きまして、資料3「内航海運業の概要」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。

【渡部内航海運効率化対策官】 内航課の渡部と申します。よろしくをお願いいたします。

それでは、本日ご準備しました資料3に基づいて、内航海運の概要及びこれまでの取組みについてご説明させていただきたいと思っております。

タブレット、もしくはお手元の資料をご覧くださいと思います。本日は、「内航海運の果たしている役割」、「内航海運業の概況」、「関連施策の取組状況」、この3点について簡単にご説明させていただきたいと思っております。

まず、「内航海運の現状」でございます。内航海運は、ご存じのとおり、国内貨物輸送全体の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担う、我が国の国民生活、経済活動を支える基幹的輸送であります。内航貨物の輸送量につきましては、リーマンショックの影響で、平成21年度は急激に減少したものの、それ以降は横ばいで推移しております。また、内航輸送量の品目別シェアについては、大宗を占めるのは産業基礎物資であり、鉄鋼、石油、セメントといった産業基礎物資が約8割以上を占めております。一方で、雑貨につきましては、10年前と比べて、若干ではありますが、増加傾向にあります。

また、内航海運は、災害発生時におきまして、緊急物資輸送や陸上輸送の代替輸送を担っております。今回、資料として準備したものは、平成30年7月に発生しました西日本豪雨における海上輸送について記載させていただいております。

また、内航海運につきましては、海上モーダルシフトの受け皿として非常に重要な役割を担っております。1トンの貨物を1キロ運ぶのに排出するCO<sub>2</sub>排出量は、内航海運、営業用トラックの6分の1以下ということで、こういった環境性能を生かして、モーダルシフトの受け皿として重要な役割を果たしております。近年、輸送量につきましても増加傾向にあることが、右のグラフでわかるかと思えます。

また、こうした背景をもとに、近年、RORO船、中長距離フェリーにつきまして、輸送量の増強が各社で行われているということで、こちらは、2016年4月から2019年4月の間に14事業者がRORO船及び中長距離フェリーの輸送力を増強した状況を示しております。

続きまして、「内航海運業の概況」でございます。

まずは、事業者数と船腹量の推移を見ていただきたいと思いますが、事業者数につきましては、ここ10年間で18%ほど減少しております。特にオーナーの減少が激しく、26%と大幅に減少している状況でございます。一方で、船腹量につきましては、隻数ベースですと減少傾向にありますが、一方で、平均トン数については増加しており、船舶の大型化が進展していることがここで読み取れるかと思えます。

続いて、保有隻数別の事業者数の推移でございますが、保有隻数2隻以下、特に1隻しか持っていない、いわゆる一杯船主と言われている事業者数が、10年前と比べて約32%と大幅に減少をしております。この減少が、先ほど見ていただいたオーナーの減少につながっているのではないかと思います。

続きまして、内航船の新造隻数・総トン数の推移でございますが、建造数につきましては、バブル景気の影響を受けた平成の初期の頃は200隻を超える建造がありましたが、直近の10年間はほぼ70隻から90隻程度の範囲で建造量は推移しております。

続いて、内航船の船齢構成及び船員の年齢構成ということで、内航海運でよく言われています2つの高齢化についての指標を並べてみました。まず、内航船の船齢構成につきましては、いわゆる耐用年数と言われる船齢14年以上の船舶が、ここ10年間ずっと70%を超えた状態となっております。また、船員の年齢構成につきましても、50歳以上の割合が半数を占める状況でございます。ただ、船員の年齢構成につきましては、30歳未満

の割合が10年前と比べて増加傾向にあるということが非常に特徴的だと思います。

次に、内航海運業の産業構造と経営状況ということで、まず、内航海運の産業構造でございますが、少数かつ大規模な荷主企業のもとで、少数の元請オペレーターが荷主企業からの輸送を一括して担い、その下に2次請けオペ、さらにその下にオーナーが専属化・系列化しているという構造となっているのが特徴でございます。事業者全体の99.7%、ほとんどの内航海運事業者が中小企業者であり、また、船舶という巨額の生産設備への投資が必要であるため、固定比率、負債比率がほかの産業と比べて著しく高いというのが大きな特徴かと思えます。

続きまして、「関連施策の取組状況」でございます。2017年6月に内航未来創造プランをまとめさせていただきました。内航海運が今後も産業基礎物資の輸送、ないしはモーダルシフトを担う基幹的輸送インフラとして、これからも機能を果たしていく必要があるということで、この内航海運が将来目指すべき将来像を明確にした上で対策を講じる必要があるという考えのもと、内航海運の目指すべき将来像として、安定的輸送の確保と生産性の向上、この2点を軸と位置づけ、それらの実現に向けて具体的な施策を盛り込んだところでございます。その具体的な施策というのが、3-1の下のほうに書いてある施策でございます。今、これを鋭意実現に向けて実施しているところであり、次のページ以降がそれぞれの施策の進捗状況でございます。非常に細かい内容になっておりますので、後ほどご覧になっていただければと思います。

最後に、船員の働き方改革・内航海運のあり方についてでございます。内航船員につきましては、船員不足、また高齢化が進行する中で、陸上との人材確保の競争が激化しており、こういった背景において、内航船員を魅力ある職業へと変えていく必要があるということで、交通政策審議会の海事分科会の船員部会のほうで、内航船員の働き方改革について議論が進められているところでございます。一方で、働き方改革の実現や環境対策等の社会的な要請を実現させるためには、荷主との取引環境の改善などが必要になってまいります。また、近い将来、内航海運暫定措置事業が終了するという事業環境の変化を踏まえて、船員の働き方改革と並行して、内航海運の事業そのもののあり方を総合的に検討するため、同じ海事分科会の下に基本政策部会を立ち上げまして、そちらで議論を進めているところでございます。6月28日に第1回目を開催させていただき、今、内航海運のあり方についても検討を進めているという状況でございます。

以上でございます。ありがとうございました。

【野川部会長】       ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明につきまして、質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にないようでしたら、内航海運効率化対策官は、所用により、これでご退席されます。

【渡部内航海運効率化対策官】       どうもありがとうございました。

【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いたします。

【長岡労働環境技術活用推進官】       船員政策課、長岡よりご説明をさせていただきます。

資料4から順次説明させていただきます。資料4「最低賃金適用対象事業者数、船舶数及び船員数」ということで、全国内航鋼船運航業の適用をされている事業者、船舶、船員それぞれ各運輸局別にお示しした資料でございます。下のほうの計をご覧いただければと思うんですけども、事業者数につきましては、平成31年4月1日現在で1,375、昨年から比べまして22ほど減っております。船舶数につきましては、31年4月1日現在で2,837隻となっております、前年より13隻ほどの減少となっております。船員数につきましては、31年4月1日現在で2万2,806人となっております、前年より106名増加しているということございまして、その内訳となりますけれども、組織船員数につきまして、6,743名が31年4月1日現在でございまして、こちらも前年より34名増加しているという形になってございます。

続きまして、資料5でございます。こちらは、令和元年5月に支給された賃金の実態につきまして、未組織船員を対象に143隻、職員816人、部員187人について回収、集計をさせていただいたものでございます。職員につきまして、賃金が最も高かった者は、年齢64歳で77万5,000円になってございました。賃金が最も低かった者につきましては、年齢23歳でございまして20万550円となっております。下のほうの部員の欄でございますけれども、賃金が最も高かった者が、67歳でございまして、60万円、賃金が最も低かった者、こちらは最低賃金の決定額でも区分ございますけれども、海上経験の3年以上の者が21歳で19万1,000円、海上経験3年未満の者で18歳の方が18万1,000円となっております。なお、賃金が最も低かった者の職員のところなんですけれども、こちらは最低賃金額を下回っているところもございまして、こちらについては、制度をご理解いただくよう、引き続き努めてまいりたいと考えているところでござ

います。

続きまして、資料6でございます。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。記載のない年度につきましては諮問が行われてないものでございまして、平成18年をご覧いただくと、諮問されている年ではございますが、バーとなっているものは、その後、改定が行われなかったというような表示になってございます。

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と、職員Aというのは、職員Bが船舶職員養成施設の課程を修了した者であって、課程修了後の勤務期間が一定期間に満たない者、こちらを職員Bとしておりまして、それ以外の者を職員Aというふうに見ていただけましたらと思います。部員のA、Bにつきましては、部員Aが海上経験が3年以上の者、部員Bが3年未満の者を対象とした賃金になってございます。平成29年から平成30年にかけてはそれぞれ1,300円のアップということで、平成30年につきましては、職員Aが24万8,450円、職員Bが23万2,000円、部員Aが18万9,850円、部員Bが18万550円となっております。

続きまして、資料7以降、こちらは最低賃金の改正に係る参考資料になってございます。参考資料の1ページ目でございますが「内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金決定状況」、こちらが地方運輸局の決定分を各局別におまとめしている資料でございます。最も高いところが、近畿運輸局並びに神戸運輸監理部の管轄内の決定額になってございます。どちらも同じ金額となっているんですけども、職員Aとはしけ長につきまして、24万9,000円、職員Bが23万2,550円、部員Aが19万250円、部員Bが18万950円、職員につきましては、本省の決定額よりも550円ほど高い金額、部員につきましては400円ほど高い金額で、こちらは地方運輸局のほうで決定されているというところがございます。

続きまして「費目別、世帯人員別標準生計費」、こちらは平成31年4月のそれぞれ費目別に世帯人員単位で標準的にかかる生計費を比較したものをご用意させていただいております。こちらは審議のご参考にしていただければと思います。

続きまして「消費者物価指数(10大費目)」について、平成27年を100とした指標としまして、それぞれの推移を見てとれるようにしている資料でございます。平成27年を100とした、一番左側の総合の欄をご覧いただければと思うんですけども、28年につきましては若干減少しているところがございますけれども、29年、30年と100

の水準を上回っている状況で推移してございます。月別の指数につきましても、30年の1月以降、100を上回っている水準で推移していることが見てとれるかと思えます。

続きまして「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」の表でございます。船員の最低賃金につきましては、陸上の一般的な地域別最低賃金とは別に、特定最低賃金という区分で決定しておりますけれども、陸上のほうの1.の表中の(2)の産業別最低賃金とされているところが、いわゆる陸上での特定最低賃金と対応するところの数字になってございます。産業別最低賃金の決定件数としましては229件、適用労働者数につきましては289万200人になってございます。

それぞれの実際の陸上の賃金のほうを次のページにご用意してございます。地域別最低賃金につきましては、平成30年度の全国加重平均が874円、前年度からのアップ率が3.07となつてございます。特定最低賃金のほうにつきましては、その下の総合計になりますけれども、887円が特定最低賃金の加重平均額、こちらはアップ率が2.19%で、前年度よりアップ率となつてございます。

次のページですけれども、「地域別最低賃金額改定の目安の推移」というものをご用意してございます。こちらは陸上のほう、中央最低賃金審議会でお示しした後、各都道府県の最低賃金審議会のほうで賃金額を決定するという仕組みになっておりまして、令和元年度の中央最低賃金審議会の結果が7月31日に出まして、Aランクが28円、Bランクが27円、Cランクが26円、Dランクが26円とそれぞれなっておりまして、引き上げ額の加重平均が27円のアップで、アップ率が3.09%ということになっているということでございます。

次のページは、実際のランク別に、昨年、平成30年度最低賃金額が、今、どのように決定されているのかをお示しした数字でございます。A、B、C、Dとありますけれども、最も高い最低賃金額をお示しているのが、Aランクの東京でございまして、こちらが30年度は985円となつてございます。一方で、最も低い最低賃金額になっているのが、Dランクの鹿児島でございまして、761円となつております。最も高い東京と最も低い鹿児島との差が224円となつてございます。

最後の資料でございます。こちらは「給与勧告の実施状況等」でございまして、人事院勧告の内容をまとめた資料でございます。平成26年以降、連続でベアがございまして、今年度は8月7日に行われておりまして、0.09のベアのアップ率になってございます。

資料としましては、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、資料に関する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。

【和田委員】 資料について質問です。

【野川部会長】 和田委員。

【和田委員】 まず、資料について質問したいと思います。資料ナンバー5の全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査、職員の資料を見てみますと、高かった者として、本給17万円に対して、計77万5,000円という記載をされていますが、その一番下の資料説明3項を見てみますと、本給以外に家族手当、職務手当、その他の固定的手当、航海日当の合計という記載をしておりますが、一体何の手当が60万5,000円もあるのか。その質問が1点と、職員の低かった者については、最賃法に抵触しているのだけれども、国交省としては、後者に対して何の対応もしていないのだけれども、不正調査はしていないと言いたい資料なのかどうか。また、先ほどの事務局の説明では、事業者に対して制度の理解を求めていくと。制度の理解を求めていく、何の理解を求めているのかというのをお聞きしたい。

それと、資料7からの参考資料では、3ページは26年から、6ページは18年から、8ページは16年からと、なかなか比較対照しにくい資料の提出の仕方をしているんですが、比較対照しないようにする、何か明確な理由があれば、一緒にお答え願えればと思います。

以上です。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【長岡労働環境技術活用推進官】 質問をちょっと確認させていただきます。内訳をお知りになりたいということ。

【和田委員】 そうですね。

【長岡労働環境技術活用推進官】 指導のやり方……。

【和田委員】 制度の理解を求めていく。何の制度の理解をどう求めているのかという、何の理解を会社に求めたのか。

【長岡労働環境技術活用推進官】 ということと……。

【和田委員】 比較対照できない資料の……。

【長岡労働環境技術活用推進官】 それは、すみません、比較対照の資料というのは、どういった……。

【和田委員】 資料7の3ページは平成26年からの資料で、6ページは平成18年から、8ページは16年、なかなか比較対照しにくいような資料。全部同じ年数から始めて、同じ年数間であれば比較対照できるのだろうけど、わざわざ比較対照しにくい年度を取り出してやっているのは、何か明確な理由があれば教えていただきたい。

【長岡労働環境技術活用推進官】 わかりました。

【和田委員】 3点ですね。

【長岡労働環境技術活用推進官】 はい。

じゃ、お答えを申し上げます。

【野川部会長】 お願いします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 1つ目の内訳をとということでございますけれども、すみません、今、手元に資料がございませんので、何か別の形でご用意できるのか。あとは、個別に特定されるような形のものにならないようにも配慮した形で、どのように出せるのかについて、ちょっと検討させていただきたいと思います。

制度のご理解ということでございます。調査票には、こちらから調査用紙を送って、それぞれを記入いただいている形式をとっておりまして、実際、各項目がどのように最低賃金の算定額となるのかについて理解されていなく、ご回答されている場合もあるかと思っております。この金額について、実際の給与明細等は確認させていただいてないところであるんですけども、まず、最低賃金制度ではどのような金額が含まれないのか、どのようなものが含まれるのかも含めて、実際、本当にこの数字で適正なのかについてもあわせて確認させていただきたいという趣旨で、制度の理解をさせていただきたいということでお答えさせていただいたところです。

あと、参考資料のそれぞれの資料につきましては、すみません、特にページの3については、出所としまして書いてありますけれども、総務省の統計局で既につくられているような資料等をこちらのほうに集めてきているものでございます。今後、資料の年等を合わせる必要がございましたら、資料の作成の仕方につきましては、別途検討させていただきたいと思っております。特段の意図があつての年数の違いがあるわけではないもののご理解いただければと思います。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【和田委員】 今、ご説明いただいた中で、この制度を理解してない事業者さんに対して確認をするとおっしゃった。確認はしていくということによろしいんですね。

【長岡労働環境技術活用推進官】 はい、してまいります。

【和田委員】 はい、いいです。

【野川部会長】 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次に議題の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、本年度（令和元年度）の最低賃金の改正についてご意見を伺いたいと存じます。労使それぞれからのご意見をお願いいたします。

平岡委員。

【平岡委員】 全日本海員組合、平岡でございます。

まず最初に、この全国内航鋼船運航業最低賃金ですけれども、これにつきましては、内航海運業界におけます最低の水準であり、業界における一つの基準であると我々は考えております。ご承知のように、先ほどの説明でもありましたように、内航海運については、依然として船員の高齢化が進んでいるということと、船員不足が続いています。そのような中であって、同様に陸上諸産業においても労働力不足になっているわけですが、今後、いかに優秀な若い人を海に呼び込むのかという話をいたしますと、陸上との競争は避けては通れない一つの大きな要因になっていると思っております。

船員という職業は、海上労働の特殊性を考慮すれば、陸上諸産業よりもその改善が求められるところであります。ちなみに、陸上の最低賃金ですが、既に3%引き上げの全国平均で27円、昨年よりも1円アップということで決着をはかっております。また、陸上諸産業におけます賃金改善についても一定のベアが実施されていることや、先ほどお話がありました通り、海員春闘におきましても、昨年同様に一定の水準のベアが実施されております。また、消費者物価指数動向などを総合的に判断すれば、最低賃金の改善は必要であろうと思っております。また、この最低賃金の改定につきましては、国が定める一つの水準ですので、荷主もこれを参考に用船料に反映する可能性がありますので、海運産業の賃金水準の底上げのためにも改定の必要性があると考えております。

【野川部会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。使用者側、いかがでしょうか。山本委員。

【山本委員】 先ほどの対策官のご説明にもありますように、内航業界自体の輸送量というのは、船種によって差がありますが、2割から3割、過去20年間で減少しております。運賃、用船料等については、若干修正されている面も確かにございますが、総体的

には、やはり減船傾向の中でなかなか回復が難しいという状況が続いていることもまた事実でございます。

一方で、ここ6年間で、この表の中にございますとおり、最低賃金で7,000円ぐらいの改善がされております。過去20年間を見ますと、ほかの業種も同じような歩調で改善が行われているところもありますので、地域別最賃とはまた違って、産業別最賃ですので、産業の実態に即した形での改定ということが望ましいと思われまます。

【和田委員】 よろしいですか。

【野川部会長】 はい、和田委員。

【和田委員】 山本委員からお話しされたので、私からもせっかく資料を用意していただいているので、資料を使ってお話をしたいと思います。陸上と船員さんというのは若干働き方も違うし、最賃法も若干違うので、一概に一緒にはできないんですが、陸上の最賃については時給であることから、仮に船員さんを合わせた場合には、時給掛ける8時間で30日間、約240倍したものが相当すると仮定した場合、平成10年に640円であった陸上の最賃、仮定では15万5,000円程度の水準になります。平成30年には、時給874円ですから、仮定的に20万を超えるという内容で換算しますと、この20年間で5万4,000円、35%の改定をしてきたということになります。

一方で、内航船員ですが、未経験Bにおける最賃の改定額については、平成10年に17万2,950円から、平成30年で18万550円となって、この20年で7,600円の改善がなされた。率でいきますと4%。船員については4%の改定額ということになります。

最賃法の原則は、陸も海も同じであります。にもかかわらず、これまで資料を見ていますと、諮問もないがしろにされた上で、改定の水準も置かれてきたのかなど。ひいては、海上と陸上の賃金というのはどれぐらいの差があるのかなということがちょっと問われているのかなと思います。資料の7の参考資料1ページを見てもみますと、若干陸上部門とは異なって全国内航鋼船の最低賃金は地方運輸局のほうが高額であるということ、中央最賃が低いという実態をこの場において深く認識していただき、それらも含めた改定がなされるように、私どももしっかりと使用者側には理解していただけるよう審議をしていきたいという所信表明をしておきます。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ほかにかがででしょうか。

今、労使双方からそれぞれ原則的なお話がございましたが、ほかに、この場でございますでしょうか。もしよろしければ、双方の意見について歩み寄りを進めてまいりたいと存じますので、この辺でこの場を一旦クローズいたしまして、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。

それでは、あまり時間をとれませんので、20分程度で、ひとつ労使で、別室を用意してございますので、そちらで率直な話し合いをしていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

( 中 断 )

【野川部会長】 お疲れさまでございました。

それでは、話し合いの結果につきまして、どちらからでも結構でございますので、ご報告をお願いいたします。

平岡委員。

【平岡委員】 時間をいただき、ありがとうございました。それで、今年度の最低賃金をどうするかということで、お互い突っ込んだ論議を交わしたわけですけれども、使用者側には使用者側の今の置かれている状況において、厳しい状況の中でどうしていこうということで、なかなか踏み出したところが出てこないというようなことと、我々は我々なりの主張がありますので、その辺のところをしっかりと使用者側に伝えるわけですけれども、そこで、お互いの主張をぶつけながら議論したわけですけれども、最低賃金の改善については、おおむね理解は得られているんですが、水準をどうするかというような議論になったときには、船主は船主なりの考え方があるということと、我々は我々の考え方があるということで、喧々囂々議論いたしました。最終的に合意に至らなかったという状況でございます。いずれにいたしましても、今日の段階で解決を見出すような状況に至らなかったことをご報告いたします。

【野川部会長】 ありがとうございます。

使用者側も、そのような状況であったということによろしいでしょうか。

【山本委員】 はい、持ち帰り、検討させていただきます。

【野川部会長】 それでは、長時間にわたりまして、特に労使双方ご意見をいただきましたが、本日の専門部会では結論が得られなかったということで、さらに話し合いをしたほうがよりよい結論が得られるだろうというように思います。今後、労使双方で話を詰め

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としたいと存じますが、それによろしいでしょうか。労使におかれましては、この間もぜひそれぞれ話し合いを詰めていただいて、専門部会において、双方にとってよい結果が得られるようご尽力をお願いしたいと存じます。

それでは、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。事務局からお願いいたします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 すみません、先ほどの議事に関係しておるところなんですけれども、職員の64歳の方の本給17万に対する賃金額77万5,000円の内訳についてご質問があった件につきまして、今、調べてこれましたので、ご回答させていただきたいと思います。

調査票上は、給料と家族手当、職務手当、輸送船手当、その他の手当という区分で調査をさせていただいてございます。ここの本給と書かれているものが、給料欄に書かれている金額が記載されてございます。そのほか、この該当者につきましてご回答があったのは、職務手当としての6万円と、それ以外のものがその他の手当ということで54万5,000円ということで記載されてございました。

事実関係としては、以上でございます。

【野川部会長】 いろんな事情でそうなっているんでしょうね。なかなか難しいところですが。ありがとうございました。

ほかに何かございますでしょうか。

【和田委員】 少し良いですか。

【野川部会長】 どうぞ。

【和田委員】 ということは、これ以外に、仮に70万を超えて、時間外が発生した場合、時間外があるという認識でいいんですか。

【長岡労働環境技術活用推進官】 はい、時間外のほうとは別ということです。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

それでは、事務局にお返しいたします。

【瀬田労働環境対策室長】 事務局から連絡事項が1件ございます。次回の専門部会の日程でございますが、9月9日、月曜日の13時30分から、場所は、本日と同様、こちらの会議室を予定しておりますので、よろしくお願いたします。

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これで閉会といたします。本日は、お忙しいところありがとうございました。

— 了 —