

令和2年10月1日（木）13時00分～

交通政策審議会海事分科会船員部会

第1回海上旅客運送業最低賃金専門部会

【富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海上旅客運送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富田でございます。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いたします。本専門部会は、本年7月15日付諮問第363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、海上旅客運送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、席上の委員名簿をご覧ください。

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、石崎委員です。

【石崎委員】 石崎です。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 野川委員です。

【野川委員】 野川でございます。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 関係船員を代表する委員として、野口委員です。

【野口委員】 野口でございます。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 平岡委員です。

【平岡委員】 平岡でございます。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 関係使用者を代表する委員として、黒瀬委員です。

【黒瀬委員】 黒瀬でございます。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 佐藤委員です。

【佐藤委員】 佐藤です。よろしくお願いいたします。

【富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

席者をご紹介します。内航課の松崎課長補佐です。

【松崎内航課課長補佐】 松崎でございます。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 八木船員政策課長です。

【八木船員政策課長】 八木でございます。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 岡村労働環境技術活用推進官です。

【岡村労働環境技術活用推進官】 岡村です。よろしくお願いいたします。

【富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。

続いて、配布資料の確認をさせていただきます。まず「議事次第」が1枚ございます。続きまして「海上旅客運送業専門部会委員名簿」が1枚ございます。続きまして「配布資料一覧」が1枚ございます。そして資料1として「交通政策審議会への諮問について」が1枚ございます。さらに資料2といたしまして「海上旅客運送業最低賃金」の公示の文書が1枚ございます。続きまして、資料3として「国内旅客輸送業の概要」ということで、10ページにわたる資料が1部ございます。続きまして、資料4として「最低賃金適用対象事業者数、船舶数及び船員数」の資料が1枚ございます。資料5として「海上旅客運送業最低賃金実態調査」の資料が1枚ございます。資料6として「海上旅客運送業の最低賃金の改正状況」に関する資料が1枚ございます。続きまして、資料7として「海上旅客運送業に係る労使間協定賃金」の資料、これは2枚物でございます。最後、資料8として「最低賃金の改正に係る参考資料」といたしまして、8ページ物の資料が1部ございます。資料は以上でございますけれども、行き届いておりますでしょうか。よろしいでしょうか。

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」でございますけれども、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。

【黒瀬委員】 専門部会長には、野川委員を推薦いたします。

【富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ご推薦がございましたが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【富田労働環境対策室長】 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、今後の議事進行につきましては、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。

本年は、例年にない大変異常な環境の下での審議となりますが、ぜひ皆様のご協力を得まして、とりわけ今年は皆様のご協力を得まして、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いをいたします。

それでは、早速議事を進めてまいります。議題2「海上旅客運送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いて、事務局より説明をお願いいたします。

【八木船員政策課長】 船員政策課長の八木でございます。よろしくお願いいたします。

諮問の趣旨についてご説明申し上げます。本年度、令和2年度ということでございますが、詳しくは後ほどご説明いたしますけれども、春闘におけます組織船員の賃金水準や、あるいは消費者物価指数の動向など、こういったものも勘案いたしまして、諮問をさせていただく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まして、船員部会に審議結果をご報告いただき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、何か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。

【岡村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25日付の官報に公示し、意見の提出を求めたところ、9月8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「国内旅客輸送業の概要」につきまして、これは海事局内航課からご説明をお願いいたします。

【松崎内航課課長補佐】 それでは、海事局内航課の松崎と申します。座らせていただき

まして、ご説明申し上げたいと思います。

資料のほうは、お手元にごございます資料3とごございます横向きのものがございます。国内旅客輸送業の概要ということで、本日は、まず最初に新型コロナウイルスの感染症の影響についてご説明を申し上げた後に、ちょっとコロナ禍以前の状況になりますけれども、国内旅客輸送業の概況ということで、タイトルとしては現状となっておりますが、概況のほうをご説明させていただきまして、最後にトピックス的に、我々のほうで取り組んでいるような事例を少しご説明申し上げたいと思っております。

それでは、資料のほうをご覧くださいまして、まず最初に新型コロナウイルスの感染症の影響ということで、右下のページ番号2ページ目でございます。こちら、ご覧の2ページ目の資料は、本年の2月から毎月、一般旅客定期航路事業者あるいは不定期航路事業者など皆様、約90社の方々にご協力を頂いて行っておりますヒアリング調査の集計結果でございます。今この図にごございますのは本年の8月末の時点での集計結果ということでございまして、9月と10月につきましては見込み値ということになります。

左側の棒グラフにつきましては、2月から10月までの運送収入への影響を集計したものととなっております。上が観光船、下が観光船以外というふうに明記しておりますけれども、この観光船というのは、主に観光地に就航する航路というものを当局のほうで便宜的に割り振っているものがございますので、特に明確な定義があるというものではございません。それから観光船以外というのは、いわゆる観光航路を除いた生活航路といわれるような航路を一くくりにしたもののご理解を頂ければと思います。

ご覧いただけますように、緊急事態宣言の発出に伴いまして不要不急の外出というのが制限をされたということもございますので、特にこの4月、5月というところにつきましては、運送収入につきましては前年同月比と比較して70%以上減少しているという、特に観光船につきましては、もう100%、4月、5月につきましては減少しているというお答えを頂いた方々がいらっしゃったという結果になってございます。

その後、緊急事態宣言も解除をされまして、徐々にではございますが、状況は改善されつつあるように見受けられる状況になってございます。本日からGo Toキャンペーンにつきまして東京も加わるということになりますけれども、人の移動の増加ということが今後期待されるというところでございます。

それから右側の支援の活用状況というところでございますけれども、こちらの集計結果、こちらは観光船それから観光船以外というのを一くくり合算した形で集計させていただ

いております。回答のあったうち約8割というのが資金繰り支援、いわゆる政府系あるいは民間金融機関からの融資、持続化給付金等を受給していると、給付を受けているという方々の答えが約8割というところでございます。それから下の雇用調整助成金につきましては、給付済みと申請済みというものを合わせますと、約7割の事業者の方々が活用されているという状況でございます。

こちらには表してございませんけれども、観光船とそれから観光船以外で区分をした場合、両支援ともに観光船の事業者の方での活用率というのが高い傾向にあるというところでございます。

このコロナウイルスの関係につきましては、まだ終息の道筋というところが見えてきてないところでございますけれども、引き続き我々も運輸局共々に状況を注視させていただきたいと考えているところでございます。

続きまして、3ページ目、それから4ページ目ですね。こちらのほうは既にホームページとかにも掲載されておりますのでご覧になった方々も多数いらっしゃるかもしれませんが、おさらい的に第1次補正予算それから第2次補正予算で、それぞれ国が行った主な支援策をまとめた資料でございます。ご参考としてご覧を頂ければと思っております。一応これらの資料につきましては、先ほどホームページでの公開ということを申し上げましたけれども、運輸局あるいは旅客船協会などを通じまして事業者の皆様にも周知を図らせていただいております。また相談窓口も活用しつつ制度の周知徹底、あるいは現場のニーズの把握というところに取り組んでいるという状況でございます。

ここまでが、現在の新型コロナウイルスに関連した影響というところでまとめたものでございます。

続いて、これはちょっとコロナ禍以前ということになりますけれども、おさらい的に5ページ目以降で、国内旅客輸送業の現状ということで概況についてのご説明を申し上げたいと思います。

6ページ目の資料でございますが、この資料はもうおさらい的なものとしてお考えいただければと思いますけれども、一般旅客定期航路事業者、事業者の数としては、2018年の4月1日現在の数字でございますが、390者というところでございます。本日お集まりの皆様、既にご案内のところかと思っておりますので、詳細の説明につきましては割愛をさせていただきたいと思っております。

続きまして、7ページ目でございます。一般旅客定期航路事業者の経営及び船齢の状況で

ございます。この資料は、2018年度時点での実績ということでございます。一般旅客定期航路事業者それから長距離フェリー航路事業者の経営指標のところの四角くくくってある平均収支率というところをご覧いただければと思うんですが、共に一定の利益率を確保しているような形にはなっていないと思いますが、これは近年、燃油価格がある程度落ち着きを見せているというのが主な要因と考えてございます。特に下の費用割合をご覧いただければと思うんですが、やはり燃料費の割合というのが費用の科目の中でも非常に高いということがご理解いただけるかと思います。つまりところは、燃料費の変動によって収支が左右されやすいという側面も有していると考えてございますので、燃油価格の動向等につきましても、引き続き注視をしていく必要があると考えてございます。

一番右側の箱につきましては、旅客船の船齢状況でございます。船齢14年以上の老齢船の比率というのが近年75%を超えて推移をしているという状況でございます、これは2019年の4月1日時点でございますが、およそ8割がそういったいわゆる老齢船といわれるような船になっているというところでございます。

続きまして、8ページ目でございます。旅客船事業の概況ということでございます。こちらは2019年の4月1日時点での状況でございますが、一般旅客定期航路は544航路、それから旅客不定期航路につきましては1,246航路、それから特定定期航路につきましては8航路という状況でございます。

下段の枠の中の棒グラフと線グラフにつきましては、昭和48年以降の事業者数それから輸送人員の推移を主な出来事とともに表したものでございます。昭和の時代におきましては事業者数が右肩下がりの状況が続いていたというところでございますけれども、平成に入りまして若干の増加傾向に転じた、ここ数年は横ばいの傾向にあるというのが見てとれるかと思えます。この増加の主な要因といたしましては、旅客不定期航路事業者の参入ということが考えられるかなと思っております。一方で、輸送人員につきましては、昭和48年、約1.9億人の輸送人員がございましたけれども、2018年度につきましては約8,800万人へと、ほぼ半減というか半減以下という状況になっているというのが、この推移を見てご覧いただけるかと思えます。

それでは、最後に9ページ目と10ページ目でトピックス的な部分ということで、我々の少し取組をご紹介させていただければと思います。まず9ページ目でございますが、先ほど輸送人員の推移というものもご覧を頂いたところでございますけれども、旅客需要の維持あるいは増加ということに向けて、増加が事業の継続に向けた1つの方策ではあると考え

ております。そこで海事局といたしましては、インバウンドの取込みというものが1つ鍵を握っているのではないかと捉えまして、昨年、令和元年の6月に、海事観光戦略実行推進本部というものを立ち上げまして、観光資源としての船旅の認知度向上であるとか、あるいは利用促進のための海事観光推進に向けた取組というものも進めているところでございます。少しでも旅客船を利用いただく機会というものを増やしていこうという施策の一環ということでご理解いただければと思います。

1つ、取組の事例ということで10ページ目でございますけれども、「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット」の作成ということで、ちょっと端的に見ると何だかよく分からないというところかと思いますが、こちらはいわゆる交通検索アプリですね、ナビタイムであるとか、あるいはグーグルも含めて、またジョルダンであるとか、そういったところの交通検索アプリに航路情報を掲載するということを支援させていただいているというものでございます。いわゆるコンテンツプロバイダーである各種交通検索アプリにおいて、利用者の移動に係る選択肢の1つとして、船の航路情報というものが提示されるというのが乗船機会の向上につながると捉えているところでございます。特にインバウンドの旅行者の皆さんにとっては、慣れない土地での検索ということにもなるわけですので、そもそもアプリを開いて航路情報なるものが得られなければ、選択肢にすらならないということになってしまいますので、まずは選んでもらえるという土俵に立つという必要最低限の土台づくりというものが必要ではないかということで本施策の推進を図っているところでございます。

まだまだ、ご覧いただくとちょっとお分かりになるかと思うんですけれども、比較的航路情報もよく出るようにはなっているんですが、それでも島嶼部の航路であるとか、まだ反映されていないところ、あるいは本当は船を使ったほうが早く、例えば半島の反対側に渡れるということなんですけれども、実は陸路を回ってというような形にしかアプリには出てこないとか。船を使うという利用機会というものがまだまだ、なかなか身近になっていないというのが状況でございますので、引き続きこういった支援をしながら利用の促進というものを図っていきたいと考えているところでございます。

以上、大変雑駁でございますけれども、国内旅客輸送業の概況ということでご説明申し上げます。以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。

平岡委員。

【平岡委員】 この中身についての質問とか、そういうことではないんですけども、このコロナ禍の中で、既にトラック業界とか陸上の輸送関係、その辺のところは陳情などされていると思うんですが、さっきも道路幹線部会の中で、高速道路の料金の見直しとか、そういうことが盛り込まれているんですけども、いずれにしてもフェリー・旅客船については、この高速道路の料金、その辺のところはものすごく影響してきます。道路局の方針とか、海事局がこれについては反対だというような話は聞いているんですが、その辺については十分注視をしていただきたい。例えば仮に料金を改定するのであれば、同じようにフェリー・旅客船についてもイコールフィッティングというような形の中で、十分考慮しながらやっていただきたいと思います。その辺については十分注視をして、極力フェリー・旅客船のほうに影響を及ぼさないようにしていただければと思います。

【野川部会長】 ご要望ということですが、何かございますか。

【松崎内航課課長補佐】 大変ありがたいお言葉で。我々としても常に注視をさせていただいているところでございますので、ご意見としては、我々も同じ気持ちで取り組んでまいりたいと思っております。

【野川部会長】 ほかにございますでしょうか。

黒瀬委員。

【黒瀬委員】 ご説明ありがとうございました。資料2の2ページ目のところ、ちょっと補足をしておきたいんですけども、統計で表れている、これだけ減少していますよと、コロナの影響によってというものなんですけど、これはお調べになっておられるとおりなんだろうと思います。思いますが、事業者にとりましては、特に公共交通機関としての責務というのもありまして、部分的には一時的な減便とか、そういったものもあると思うんですが、ほとんどやっぱりお客さんがゼロな状態でも走らざるを得ないというところで、運航費は全く減っていないという中で営業収益が減ってきているというふうはこの表を見ていただかないと困ると私は思います。

【野川部会長】 ありがとうございます。補足ということで伺いました。

ほかにございますでしょうか。

野口委員。

【野口委員】 私のほうからは、ちょっと確認なんですけれども、前年の最賃部会のほうで配布された資料との比較で、8ページについてなんですけど、今回の国内旅客船事業の概要

というところ、これは2019年4月段階というご説明を頂きましたけれども、昨年も2019年4月時点で、定期航路事業の航路数ですね、544と記載されていますが、昨年554で、不定期航路事業で1,246航路と書いていますが、昨年のグラフで見ると1,252航路になっているんですが、ちょっとした差異が見られるんですが、これは今、配布されている数字が正しいという認識でよろしいですか。

【松崎内航課課長補佐】 そのように理解しておるんですが。

【野川部会長】 今おっしゃったのは8ページの真ん中の円グラフ。

【野口委員】 はい、8ページ。

【野川部会長】 事業者数、544とあるけれども、それは554とあるということですね。

【野口委員】 航路数ですね。

【野川部会長】 ちょっと齟齬がある。いかがでしょうか。

【松崎内航課課長補佐】 すみません、昨年度までお配りしていたものにつきましては、特定旅客定期航路事業というのと、それから一般旅客定期航路事業とを合算した数字をご提供申し上げていたということで、こちらにつきましては、一般旅客定期航路事業と、今この特定旅客で8とございますが、こちらを足すと552になるかと思しますので、ご説明申し上げた数字にはなるかと思うんですけれども。

【野口委員】 昨年は554です。

【松崎内航課課長補佐】 554ですか。

【野口委員】 はい。

【松崎内航課課長補佐】 すみません、ちょっと確認して、またご連絡をさせていただければと思います。申し訳ありません。

【野口委員】 お願いします。

【野川部会長】 では、確認をお願いいたします。

ほかに。

石崎委員。

【石崎委員】 資料2につきまして、この調査方法についてお尋ねできればと思うんですが、こちらは事業者88者に対してヒアリングということなんですが、選定等はどのように行われたのかということをお教えいただければありがたいです。

【松崎内航課課長補佐】 選定方法でございますかね。

【石崎委員】 はい。

【松崎内航課課長補佐】 基本的には各それぞれの運輸局の皆さんにお願いをしてということで、それぞれのご判断というところではあるんですけども、一応、旅客定期航路事業者、それから不定期、遊覧事業、観光主体でやっている事業者が、大体バランスよくといいますか、大体各局で8から10者程度ぐらいを選んでいただきたいということで選択いただいた事業者を集計したものでございます。

【石崎委員】 ありがとうございます。

【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、特にほかにございませんようでしたら、内航課、松崎課長補佐は所用により退席をされます。ありがとうございます。

【松崎内航課課長補佐】 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、事務局から説明をお願いいたします。

【岡村労働環境技術活用推進官】 それでは、ご説明させていただきます。資料4でございますが、海上旅客運送業のうち国土交通大臣が決定します最低賃金適用対象事業者数、また船舶数及び船員数の令和2年4月1日現在のデータでございます。地方運輸局ごとにまとめたデータでございます。一番下の計をご覧ください。令和2年4月1日現在と前年の4月1日を比較して見てまいりますと、事業者数は68事業者で、7事業者減少しております。船舶数については121隻で、4隻減少している状況でございます。船員数は3,675人ということで、113人減少しております。また船員数の内数ですが、組織船員数が3,577人で、87人減少しております。

次に、資料5ですが、海上旅客運送業船員賃金実態調査でございます。本調査でございますが、令和2年5月に支給された賃金の実態について、未組織船に乗り組む船員を対象に7隻（職員43名、部員38名）について調査集計したものでございます。上の表が職員のものでございまして、賃金が最も高かった者が年齢45歳、賃金の計が73万9,500円。賃金が最も低かった者が73歳で24万6,500円。事務部の職員は42歳で24万3,100円となっております。下の表の部員でございますが、賃金が最も高かった者が63歳で43万3,733円。賃金が最も低かった者が76歳で18万5,000円となっております。

次に、資料6でございますが、これまでの海上旅客運送業の最低賃金の改正状況について

記載したものでございます。海上旅客運送業の最低賃金でございますが、昭和49年に制定されておりまして、当初は一番左の列の職員と一番右の列の部員の2区分に分かれてございました。それが昭和55年に真ん中の事務部職員というものが追加されているところでございます。一番左側は、諮問を行った年度を表しております。例えば平成18年に3つバーが並んでございますが、こちらは諮問をした年でございますけれども、額の改定がなかったものをバーで示しているものです。一番下の令和元年というのが昨年度改定されました現行の最低賃金額になります。職員は24万6,450円、事務部職員は19万2,350円、部員は18万5,000円で、平成30年に比べて、いずれも1,100円アップという形になってございます。

次に、資料7でございますが、こちらの調査は関係労使合意の下で19の事業者を対象に賃金実態を調査したものでございます。本表の賃金は、仮に船員未経験者の方で一番若くして乗船しまして、1か月間フルに乗船した場合の最低賃金の対象となる恒常的に必ず毎月支払われる賃金を算出したものでございます。右の表から3つ目の区分の合計とありますけれども、この賃金の合計が最低賃金比較となる合計額となっております。その右側の最低賃金の差という欄がございまして、職員の表ではK社、L社、P社がそろって最も低くなっております。賃金額で言いますと24万8,610円で、最低賃金との差額が2,160円高いという形でお示ししております。

次のページが事務部の職員の表になります。こちらは6社を比較した表でございます。最も低い賃金はd社で、賃金の合計が19万4,910円、最低賃金との差額が2,560円高いという状況になっております。

次のページは部員の表になります。こちらでも19社を比較したものでございます。最も低い賃金は下から4つ目のAq社で、賃金の合計が19万1,650円で、最低賃金額との差が6,650円高い状況になっております。

次に、資料8は、最低賃金の改正に係る参考資料となっております。参考資料の1ページ目は、海上旅客運送業最低賃金決定状況でございまして、各地方運輸局長が決定する最低賃金の今現在の最低賃金額を表してございます。最も額の高いところでいきますと、職員は関東と沖縄が24万6,450円、大臣決定と同額となっております。部員につきましては、関東が18万5,050円で、大臣決定の最低賃金額より50円高くなっております。

次のページでございますが、費目別、世帯人員別標準生計費で、費目別に世帯人員単位での標準的にかかる生計費を比較したものととなっております。こちらの資料につきまして

は、人事院勧告の参考資料に基づくものでございますが、本年につきましては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりまして調査が遅れております。人事院勧告が10月以降にずれ込むため、昨年の資料を使わせていただいております。

次のページでございますが、消費者物価指数の10大費目を比べたもので、平成27年の物価指数を100といたしまして、各年ごと、各月ごとの推移をまとめたものでございます。一番左の欄の総合で見てもありますと、28年に若干減少しておりますが、平成29年、平成30年、令和元年は100ポイントを超えており、各月の部分で見ますと、平成30年1月以降100ポイントを超える数値で推移しております。

次のページですが、陸上労働者の関係の最低賃金でございます。船員の最低賃金は、地域別最低賃金ではなく特定最低賃金に該当しますが、陸上労働者の特定最低賃金は1の表の(2)産業別最低賃金というものが特定最低賃金という区分に該当します。決定件数で228件、適用労働者数で290万5,900人となっております。

次のページでございますが、地域別・産業別最低賃金の全国加重平均額をお示ししております。令和元年度の地域別最低賃金の加重平均額は901円で、対前年27円アップで、アップ率は3.09%となっております。その下の段の産業別最低賃金の全国の加重平均は903円で、対前年16円アップで、アップ率は1.80%となっております。

次のページでございますが、こちらは地域別最低賃金額改定の目安の推移となっております。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おります。平成2年度の中央最低賃金審議会の結果が7月22日に出ておりました、本年につきましては、「新型コロナウイルス感染症拡大による現下の経済・雇用への影響等を踏まえ、引上げ額の目安を示すことは困難であり、現行水準を維持することが適当」とする答申が示されております。

続きまして、次のページですが、地域別最低賃金額の一覧でございます。右側の令和元年度の最低賃金で見てもありますと、最も高いところはA欄の東京で1,013円、逆に最も低い最低賃金はD欄の福島を除く15県で790円となっております、この最低賃金の最も高いところと最も低いところの差は223円となっております。

次のページですが、こちらは給与勧告の実施状況ということになっておりました、人事院勧告の状況を表してございます。先ほどのご説明のとおり、本年につきましては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりまして調査が遅れております。人事院勧告が10月以降にずれ込むため空白としております。

資料の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、ただいまの資料のご説明につきまして、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。

野口委員。

【野口委員】 資料4に関しまして、ちょっと確認ですけれども、北海道運輸局のほうで事業者数が1減少、船舶数が1減少で、船員数が増加傾向にあると。事業者の減少はいいんですけれども、船舶数が減っているんですが、船員が増えている、これは関東のほうも同じなんですね。関東のほうも事業者は減っているんですが、船舶数に変動がないと。ただ、船員が36名の増加を見せていると。何かそういったちょっと原因というか、何か要因というか、何かあるんでしょうか。

【岡村労働環境技術活用推進官】 各個別の事業者で見ますと、おおよそ大きな変動はないんですが、細かい数字の積み重ねで結構変わってきているという状況になっております。特段、出入りで大きな変動があるというわけではありません。

【野口委員】 なるほど。個々の積み重ねで。

【岡村労働環境技術活用推進官】 そうですね。はい。

【野口委員】 四国のほうで、例えば事業者、船舶数が、2者、3隻減っているんですけれども、船員が103名も減っているんですね。3隻減少で100名超える船員数の減少、ちょっと大きいなと思って見ていたんですけれども、これもやっぱり各社個々の積み重ねで、結局こういった数字になったという認識になるんですか。

【岡村労働環境技術活用推進官】 四国につきましては、このマイナス2の事業者が結構大きな船員を抱えているところがございます、船員のマイナスも大きくなった。

【野口委員】 なるほど。そういうことですね。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

ほかにございますでしょうか。資料4から8につきまして、よろしいでしょうか。

よろしければ、それでは、次に議題3「海上旅客運送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。ただいままでの説明を踏まえまして、本年度、令和2年度の最低賃金の改正につき、労使それぞれからご意見を伺いたいと存じます。どちらからでも、いかがでしょうか。

平岡委員。

【平岡委員】 まず、この海上旅客運送業最低賃金専門部会ですけれども、これは旅客船業界におけます最低の水準を決める検討部会だと思っております。また、これについては業界を取り巻く1つの基準であると我々も思っているところがございます。今年度についてはコロナ禍ということで、厳しい状況にあらうかとは思いますが、やはり海上で働く者、特に船員、これについては旅客船も同じように不足しているという状況下でございます。こういう状況にあって、若い労働力をいかに海上のほうに呼び込んでいくのかという話をすれば、いずれにしてもこの最低賃金というのは引き上げる必要性があるのではないかと思っております。

また、今年の陸上の春闘でございますけれども、一部についてはベアは実施されなかったんですが、中小を中心にある程度の水準で引き上げられたということと、あと海員春闘においてもベアのほうは実施されているというような状況があります。

いずれにいたしましても、陸上の中央最賃については目安を出さなかったということですが、陸上は、賃金のベースは違うんですが、過去4年間、3%アップという形の中でこれまで引き上げてきております。そういう中において、じゃあ海上のほうはそれに追いついていっているのかというようなことを考えますと、今までの引上げ率、その辺のところを勘案しても、陸上最賃の上げ幅に追いついていないと思います。旅客船の中央最賃におきましては、やはり一定の水準の引上げ、それは必要不可欠じゃないかと思っております。

また、そういう状況にありまして、先ほどの資料の中で説明があったんですけれども、消費者物価指数についても昨年と同じように推移しているという状況を勘案すれば、最賃の引上げは必要だと思います。

【野川部会長】 使用者側。

黒瀬委員。

【黒瀬委員】 事業者側のほうの考え方としましては、先ほど船員政策課長のほうから、この諮問に至った経緯について冒頭にご説明があったとおり、内航の各組織下にあつては平岡さんのところと労使交渉をいたしまして、ベースアップというものを3月の時点で決めているんですが、資料2にもありまして、3月の時点のコロナの影響というのは、まだどうなっていくのかが分からない状況での検討の中で、事業者としても、先ほど平岡さんがおっしゃったように次世代の組織員を確保していくためには最大限の努力は必要だろうということで事業者も歩み寄ってベースアップ、改定という形に踏み切ったわけなんです。その後、4月以降に、特にこの部会は島嶼部、離島航路、これが中心となった部会で

もありますし、そこでかなりの旅客あるいは、通常の日常の旅客ですね、それから島嶼部を中心とした観光の旅客、こういったものが壊滅的な影響を受けていると。これが5月のゴールデンウィークから夏場の夏休みのシーズンに至るも順調な回復はもう見られなかったと。いったところで、非常に事業者としては今年度に限ってはかなり大きな影響を受けてしまっているというのは実態でございます。

その中で、我々事業者として、何を一番優先的に考えなければいけないのかということと言えば、やはり今抱えている従業員の雇用の確保と、それから労働再生産をしていくための新たな人材の導入という、採用ですね、そういったものを考えながら組織としての将来を見据えていかなきゃいけないということで、今年度に限っては、平岡さんがおっしゃることは非常によく理解はできるんですが、事業者としては、立場としては、今年度はやっぱり雇用の安定というところを最優先すべきではないかと思っております。

【野川部会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。ご意見。労使からまた。

【平岡委員】 よろしいですか。

【野川部会長】 はい。

【平岡委員】 今、黒瀬委員のほうから言われましたように、今年度はこういう状況下であるから、雇用最優先にというようなお話ですけれども、その辺の話については、状況はいろいろな変化はあると思うんですが、毎年同じようなことを言われているわけです。ただ、その中において、じゃあ例えば旅客船の最低賃金が陸上の最賃に比べてどういう推移にあるのかということ、決して陸上と同じような引上げ率で上がっているような経緯はないわけです。こういう時期で厳しい状況にあるかもしれないけれども、やはり引上げは必要じゃないのかと我々は思っています。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

黒瀬委員。

【黒瀬委員】 労使間の立場の考え方というのは、そもそもやっぱりそういう、今、議論があったところに成り立っていますので、この辺はやっぱり協議を進めなければ、話し合いを進めなければ埋まらないところかなとは思っております。

【野川部会長】 なお、ございますでしょうか。この場でのご意見。

野口委員。

【野口委員】 今、黒瀬委員のほうからお話ありまして、やっぱり今年についてはコロナ

の影響が結構甚大で、今段階において最優先すべきは雇用の確保であるとおっしゃいましたけれども、先ほど私が事務局のほうに資料2について、事業者の減少と隻数の減少で大きく船員数も減っておると指摘しました。これ、本来、船員数って減らないんですよ。隻数が減っても、今、各社、要員が十分じゃない中で、船員というのは各社各船がある限り、船員というのは残るべきであると思っているんですね、我々は。ところが船員数が減っているという事実。これは何を示しているかという、船員って減ったら、これ、イコール陸上に揚がっている可能性があるんですね。もう分かっていると思うんですけども、陸上から海上復帰するというのがなかなか薄いところにある、現状にある。こういった職業の特殊性を鑑みますと、今言った雇用の確保という部分を黒瀬委員がおっしゃるんだったら、やっぱり確保し続けるため、この船員職業に魅力を持たせるために、この最低賃金の引上げというのは必ず私、必要だと思っています。今、委員のおっしゃったことを事実遂行するのであれば、優先すべきことはすべきこととして、やるべき中において最低賃金を引上げ、これもちょっと念頭に置いていっていただければと思います。

私からは以上です。

【黒瀬委員】 今、野口委員がおっしゃったとおり、表としてまとめれば、全国で計をすれば船員が減って船が減ってという形にはなっているんですけども、個別個別でどういうふうな事情があるのか、総合にまとめちゃうと、ちょっと分からないところがありまして、やはり各社各社で、各地各地で、事業者としては努力をされているはずだと私は確信しております。その結果、残念ながらこういう形になっている。だけれども、事業を継続していく上には、やはり新しい人材を確保しながら生産性を上げていくという努力を続けなければいけないというところで今、私の意見として述べさせていただいた。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

佐藤委員。

【佐藤委員】 私、去年、一昨年は関東のほうの最賃の委員もやらせてもらって、やっぱりこの手の話をしてきたんですが、私も元乗組員でしたし、船員のほうの立場としても魅力あるあれで、最低賃金を上げたりするのは必要だとは思ってまして、ただ、この何年かのところから自然災害とかそういうところに影響を受けやすい部門というか、旅客船とか関係なんで、なかなか経営が難しくなっているというのも確かにあると思います。だけど船員の魅力を向上という形で去年までも最賃を上げてきたという経緯があるんですが、なかなか今年に限っては、ちょっと申し訳ないんですが、この航路の先が見えなくて、最初

のうち、うちのほうでも春先さえ何とか乗り越えれば、夏にはインフルエンザみたいに落ち着いてくるんじゃないかという形を考えていたところでも、夏休みになってもまた第2波みたいな形であれしているし、この秋から冬にかけて、今度インフルエンザとも関わってくるということにもなってきますので、お客さんの伸びがどこまで見えるかというのは全く全然できない。ましてや離島航路だと、もう来てくれるなとかという格好になっちゃっているんで、何とか今年に限っては見送らせていただきたいなと考えているところです。

【野川部会長】 今、るる労使双方からご意見を伺いましたが、そろそろ双方のご意見について、率直なお話をさせていただいて歩み寄りを進めてまいりたいと存じますので、この場を一旦クローズして、労使委員の間で別の場所で、用意してございますので、お話を頂きたいと存じますが、ちょっと私から申し上げたいのは、今年、大変困難な状況でして、通常の審議会、委員会等もオンラインで行うことが多いんですが、この最低賃金の審議というのは、やはりちゃんと対面できちんと検討しなければいけないということで皆さんに集まっております。一応、今日もしまとまらなければ、第2回のこのような場も設けてはおりますが、こういうような非常に状況が厳しいということと、あと、やはりこれは私の個人的な感想ですが、またもう一度このような場にリアルに集まって、ぜひ同じ部屋の空気をみんな吸いたいと考えておられる方は、それほど多くはないのではないかと存じますので、ぜひ今日、ご協力を頂いて、まとめる方向を、模索を労使でしていただければと存じます。

それでは、別室を用意してございますので、よろしくお願ひします。あまり時間は取れませんので、20分程度を目安にお願ひいたします。

(中 断)

【野川部会長】 お疲れさまでした。

それでは、お話し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。

【平岡委員】 部会長のほうにお時間を頂きまして、こういう状況下ですから、早急にでも取りまとめられるように協議はいたしました。しかし使用者側には使用者側の考えがありますし、ここの平場の中で厳しい状況、その辺のところを主張している中において、なかなか接点を見いだすような状況が見られないということです。それで我々は我々の主張もありますし、今の船員を取り巻く状況とか業界の状況、その辺も踏まえてる説明をしなが

ら使用者側のほうに妥協点を求めているわけですが、出さないというような話にはなってはいないんですが、じゃあ水準をどうするかということでお話をすると、全くその辺のところがかみ合わないというような状況となっております。

以上です。

【野川部会長】 分かりました。

何か補足。

黒瀬委員。

【黒瀬委員】 事業者側としても労働側委員の主張される次世代を担っていくべき人材を確保していくために、やっぱり最低賃金、少なくとも最低賃金というところは魅力あるものにしなければいけない、継続してしていかなきゃいけないということには、事業者としても反論することはできないと。むしろそういったことは事業者としても一生懸命やっていたかなきゃいけないというところではある。それは同意しますと。ただし、今年のこの交渉、交渉といいますか部会での議論については、もう影響がこれまでの例年とは全く想定できない状態になっているといったところで、今、平岡委員が言われたように、じゃあ水準をどうするといったところでの具体的なアイデアが出るような状況にはないといったところで、今、議論が止まってしまっていると。ただ、そういったところで議論は続けていきたいと思いますというところは確認しておりますけれども、とても短時間で合意できるようなものが出るとは思えないという状況にあります。

【野川部会長】 分かりました。

それでは、本日の専門部会で結論が得られなかったということで、さらに話し合いを進めるということで両方が納得できるように結論を出していくと、こういうように労使双方とも考えていると理解いたしました。今後ぜひ労使双方で、次回のこの場の前にもできれば話し合いを進めていただいて、再度専門部会を開催して、そこで結論を得るということにしたいと思います。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。

これで本日の予定された議事は終了いたしました。では、事務局よりお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 それでは、次回の専門部会の日程でございますが、次回は10月の16日の金曜日13時半から、場所は本日とは異なりまして中央合同庁舎2号館の共用会議室5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、海上旅客運送業最低賃金専門部会は、これで閉会といたします。もう1回皆さんで集まりましょう、それでは、よろしく願いいたします。

本日は、お忙しいところをありがとうございました。

— 了 —