

令和2年10月5日（月）13時00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

【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、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、庄司委員です。

【庄司委員】 庄司です。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、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】 和田委員です。

【和田委員】 和田と申します。どうぞ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、福島委員です。

【福島委員】 福島でございます。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 村田委員です。

【村田委員】 村田でございます。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 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。

内航課の渡部内航海運効率化対策官です。

【渡部内航海運効率化対策官】 渡部でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【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。よろしく願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 有田課長補佐です。

【有田船員政策課長補佐】 有田でございます。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】 岡村でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【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「委員名簿」が1枚ございます。そして「配布資料一覧」が1枚ございます。続きまして、資料1として「交通政策審議会への諮問について」の資料が1枚ございます。資料2として「全国内航鋼船運航業最低賃金」の公示の2枚ものの資料がございます。資料3として「内航海運の現状及び今後の内航海運のあり方」という横のポンチ絵の24ページの資料が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「全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査」の資料が1枚ございます。続きまして、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」に関する資料が1枚ございます。資料7として「最低賃金の改正に係る参考資料」として、8ページ物の資料が1部ございます。資料は以上ですが、過不足等ございませんでしょうか。

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。

いかが取り計らいましょうか。

【村田委員】 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。

【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の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、今後の議事の進行につい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、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。

いろいろと厳しいご時世ではございますが、皆様のご協力を得て、この会の審議が円滑に進みますよう努めてまいりますので、何とぞご協力のほどよろしくお願いを申し上げます。

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。それでは、諮問の趣旨についてご説明させていただきます。座って失礼いたします。

本年度、令和2年度につきましてでございますが、詳しくは後ほど詳細にご説明させていただきますけれども、春闘におけます組織船員の賃金水準、そういったものですか、あるいは消費者物価指数の動向なども勘案いたしまして、諮問を行わせていただきました。

このため、本専門部会におきまして皆様方にご審議を賜り、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。

以上でございます。

【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。

【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日までの期限までに意見のご提出はありませんでしたので、ご報告します。

【野川部会長】      ありがとうございました。

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】      改めまして、海事局内航課の渡部と申します。どうぞよろしくお願いいたします。座って失礼します。

今日、内航海運の現状及び今後の内航海運の在り方ということで、内航海運に関する最近のトピックスを中心にご説明させていただこうと思っております。今回、3つのトピックスをご用意させていただきました。1つ目は、新型コロナウイルス感染症の影響、2つ目が、暫定措置事業の終了、3つ目が、基本政策部会の中間取りまとめでございます。時間が限られておりますので、大変恐縮ですが、概略のみ簡単にご説明させていただければと思っております。

まず、新型コロナウイルス感染症の影響でございます。内航海運の輸送量については、もともと貨物船、油送船とも、前年度と比べて減少傾向にありましたが、緊急事態宣言が発令された以降、急激に減少している状況でございます。

6月7月を見ていただくと、多少輸送量が増加傾向にあり、少し戻りつつありますが、今後も影響が懸念されているところでございます。

また、事業者の売上げに関しても、内航総連と地方運輸局を通じて行ったアンケート、もしくはそのヒアリングの結果によりますと、現在、7割ぐらいの事業者が、前年同月と比べてかなり売上げが減少していると回答しているところであり、こういった中、国による支援策を活用していただいているという状況でございます。

4ページ5ページについては、業種横断的な支援策になりますが、内航海運事業者が活用できる主な支援策を記載しておりますので、詳しい説明は割愛させていただきたいと思っております。

続いて、内航海運暫定措置事業の終了についてでございます。暫定措置事業とは、ご承知かと思いますが、船腹調整事業の解消による経済的影響を最小限に抑えるためのソフトランディング策として、平成10年4月に導入されたものでございます。本事業は、内航海運組合法に基づいて内航総連が実施しておりまして、船舶を建造する者から内航総連に納付金を納付し、船舶を解撤する者に内航総連が交付金を交付するというスキームでございまして、収支相償った時点で本事業は終了するということになっております。また、内航総連は、事業費の不足分をJ R T Tから借入れを行っているという状況でございます。

次の8ページでございますが、一般的な船形で499総トン数の貨物船で5,000万弱、油送船で3,000万弱の納付金が必要であるというところでございます。

暫定措置事業については、基本政策部会において内航総連から、当初の予定どおり、収支相償った時点で本事業は終了すべきであるというご説明がありました。その後、その終了時期について、令和3年8月のJRTTへの債務返済時となるということが内航総連から発表があったところでございます。

本年3月末に国土交通省から公表させていただいた資金管理計画においても、令和3年には借入金がゼロとなって収支相償うとしております。これによって、船腹調整事業から約50年間続いた船舶の供給に関する規制の終了が具体的にになったということでございます。

また、現在の納付金の納付状況に基づいて、本年9月以降の建造申請分から、納付金の納付を猶予する措置を行っているところでございます。

11ページでございますが、暫定措置事業は、平成27年に交付金の交付対象となっていた船舶が全て消滅したことによって、船腹調整事業の解消による経済的影響を考慮したソフトランディング策としての主目的は達成されたのかなと考えております。

それ以外に、船腹の引き締めであったり、船舶の大型化と近代化、もしくは円滑な市場からの撤退の確保といった効果をもたらしたのではないかと考えているところでございます。

また、暫定措置事業終了後は、納付金の納付義務がなくなることによる実質的な船価の低減であったり、本事業に付随して行われていた積荷制限のようなものもなくなることで、代替建造の促進や事業者間の競争の促進などの活性化が期待されているところでございます。

一方、旧来は、船舶の解撤や海外売船時において、引当資格の売却や交付金の交付といった収入が見込まれていたところでございますが、これからは、こうした解撤や海外売船時の収入に頼らず、日々の用船料収入で事業を成立させるようなビジネスモデルへの変革が必要ではないかと考えているところでございます。

続いて、3番目でございますが、基本政策部会での検討ということで、先ほどご説明をさせていただいた暫定措置事業の終了など、今、内航海運の事業環境が大きく変化しようとしているところでございます。こうした中においても、引き続き社会に必要とされる輸送サービスを提供し続けるために、昨年6月より交通政策審議会海事分科会の下にある基

本政策部会におきまして、今後の内航海運の在り方について、計9回にわたって検討を行ってまいりまして、本年9月にその中間取りまとめを公表したところでございます。

16ページを見ていただければと思いますが、中間取りまとめでは、暫定措置事業の終了、船員の高齢化と船員不足の懸念、脆弱な事業基盤及び新技術の進展といった現在の内航海運を取り巻く現状を踏まえまして、今後も荷主のニーズに応えて安定的輸送を確保するために、3つの大きな柱を立て、それらの取組を総合的に実施することとしております。

3つの柱のうちの1つ目が、船員の働き方改革の推進等による船員の労働環境改善もしくは健康確保、2つ目が、左下になりますが、荷主等との取引環境の適正化による市場環境の整備、3つ目が、右下の運航・経営効率化や新技術の活用による生産性の向上ということで、この3つの柱について検討を行ってきたところでございます。

なお、船員の労働環境改善・健康確保につきましては、船員部会等において別途検討を進められてきたところでございますので、基本政策部会においては、市場環境の整備と生産性の向上について検討をしてきたところでございます。

18ページからの市場環境の整備につきましては、まず、オペレーターに対して運航スケジュールを設定する際に、船員の労働時間を考慮することを義務づけるといった船員の労働時間管理に関するオペレーターの責任強化、または内航海運事業者の法令違反が荷主の行為に起因する場合に、国土交通大臣による荷主の勧告または公表する仕組みといった荷主の協力促進、さらに、電子的方法や書面による契約を担保する仕組みの構築といった契約の適正化、こういった取組が盛り込まれたところでございます。

また、生産性向上につきましては、船舶管理会社について、現在、告示による任意の登録制度を行っておりますが、この船舶管理会社に制度上の位置づけを付与する、法制化するようなこと、また、新技術の活用促進、船舶の大型化等による物流システムの効率化、荷役作業の効率化、既存船舶のスペースの活用促進といった取組が盛り込まれたところでございます。

さらに、暫定措置事業終了後の業界の在り方として、まず、内航海運組合の在り方、及びセーフティーネットとして、船舶の供給の調整に関する規制、具体的には、内航海運組合法の規制の必要性について盛り込まれたところでございます。

最後、24ページになりますが、最初に申し上げた新型コロナウイルス感染症の影響に関し、その影響が今後の輸送量にどう影響あるかというところがまだ見通せるだけの十分なデータがないということで、今後のデータ提供があった段階でまた内航海運への影響を

把握して、必要に応じて部会で議論をして、必要な施策を盛り込むこととしております。

そういう意味において、今回は中間取りまとめとさせていただきますが、ここに盛り込まれた施策は、順次、具体化に向けて検討を進めていくこととしております。

今後も、内航海運が国民生活やその経済活動を支える重要な輸送モードとして、荷主のニーズに応えて、安全・安定的な輸送サービスを提供し続けられるように、関係者の皆様と連携をして、この中間取りまとめの具体化に向けて取り組んでいきたいと思っております。

以上で説明を終了します。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、質問等ございましたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。

特にないようでしたら、内航課渡部内航海運効率化対策官は、所用によりこれで退席をいたします。ありがとうございました。

【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。

まず、資料4でございますが、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、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日現在と前年を比較して見てまいりますと、事業者数は1,335事業者で40事業者減少しております。船舶数は2,883隻で、46隻増加している状況でございます。船員数は2万3,016人ということで、210人増加しております。また、船員数の内訳ですが、組織船員数が6,818人で、75人増加しております。

次に、資料5ですが、全国内航鋼船運航業最低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、153隻、928人、部員196人について調査、集計したことになります。

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66歳で賃金の計が86万5,771円。賃金が最も低かった者が、72歳で20万円。下の表の部員ですが、

賃金が最も高かった者が、56歳で66万5,000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がございすが、海上経験の3年以上の者が22歳で20万1,000円、海上経験3年未満の者が、19歳で18万2,000円となつてございしました。

なお、職員の賃金が最も低かった者につきましては、最低賃金額を下回つておりますが、こちらの方につきましては、年金受給者でありまして、年金受給額との調整などの事情があるようですが、所定労働時間や他の船員と比べた就労実態を把握するとともに、減額特例など最低賃金の説明を行うよう、運輸局に指示しております。

次に、資料6でございすが、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します。記載のない年度につきましては、諮問が行われていないものでございまして、例えば、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すが、額の改定が行われなかつたものはバーで表しております。

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、船舶職員養成施設の課程を修了したものであつて、課程修了後の勤務期間が一定に満たない者、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としております。部員のA、Bにつきましては、部員Aが海上経験3年以上の者、部員Bが3年未満の者となつております。

平成30年から令和元年にかけましては、それぞれ1,100円のアップということで、令和元年につきましては、職員Aが24万9,550円、職員Bが23万3,100円、部員Aが19万950円、部員Bが18万1,650円となつてございします。

次の資料7でございすが、こちらは最低賃金の改正に係る参考資料となつております。

参考資料の1ページ目は、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します。

最も高いところが、どちらも同じ金額となつておりますけれども、北陸信越と近畿で、職員Aにつきまして25万750円、はしけ長も同額でございします。職員Bが23万4,300円、部員Aが19万1,900円、部員Bが18万2,600円。職員につきましては本省の決定額よりも1,200円高い金額、部員につきましては950円高い金額で、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ではございします。

次のページですが、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係る生計費を比較したものとなつてございします。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調査が遅れておりまして、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まいりますと、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まして、各月の部分で見ますと、平成31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ております。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、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となっております。

令和2年度の中央最低賃金審議会の結果が7月22日に出ておりまして、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。

次のページですが、こちらは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額で見てまいりますと、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額は、D欄の福島を除く15県で790円となっております。この最低賃金額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、給与勧告の実施状況となっております。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調査が遅れておりまして、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した。

それでは、ただいまの説明につきまして質問等ございましたら、お願いします。よろしいでしょうか。

特にないようですので、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。

ただいまの説明を踏まえまして、今年度、令和2年度の最低賃金の改正について、ここで労使の代表の方々からご意見を伺いたいと存じます。どうぞどなたからでも率直にお願いいたします。

【野川部会長】      村田委員。

【村田委員】      我々としては、現在、ご存じのようにコロナ禍で、特に鋼材の専用船というのが係船を余儀なくされている状態です。大手鉄鋼三社、日鉄さん関係、JFEさん関係、あと、神戸製鋼さん関係、と各社若干係船の期間や用船料等、やり方に違いがございますが、オーナー側からすると、非常に厳しい経営を強いられているのが現状です。用船料について20%カットされ係船者への補填を(係船者は月間約1,200万円から600万円に用船料をカット)余儀なくされるという点、期間については、1か月程度から長いところでは6か月に及ぶ期間を要請されているケースもございます。なかなか雇用調整助成金や給付金を使えるわけでもございません。実際ふたを開けてみると、係船場所によっては港長の指示により動かさなきゃいけないという使命もあるものですから、船員を丸々休ませることができない。係船により傭船収入半減するが借入金や金利返済の上、船員の給料も満額を出しているという、非常状態です。

よって、最低賃金というのは、やはり魅力ある職業としての選択を広げるためには、上がっていくというのが理想なんですが、このコロナ禍の今年については、現状、十分理解していただいた上で、なかなか難しい状態です。内航の特に貨物船のオーナーからすると、とても現状維持するのが精いっぱいといった状況かと思えます。

あと、働き方改革でこれから、特に小型船については、労働時間の管理という点と、労働環境の向上という点、こういった点が働き方改革によって改善されて実施される見込みです。

船者さんの理解を得るまでの期間というのが、用船料として反映されない場合は船主の持ち出しになったりし、非常に厳しい状態になることが想定されます。よって小型船業者

には適切な段階を踏んでの対応、まじめな業者が生き残れるよう慎重に対応をお願いしたい。

以上です。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

【和田委員】 少し質問ですが、「適切な段階を踏んで」の最低賃金という意味が分からなかったのです。

【村田委員】 最低賃金ではないです。今のは、労働時間や労働環境というのが、これから働き方改革で将来より良くなるという事です。

【和田委員】 この場合は最低賃金改定の話をしていて、業態の状況はコロナ禍の問題も含めて十分承知しているつもりなんですけど、一部の船種、鋼材船って、実名を挙げられたわけですが、一部船種の賃金支払い能力だけで最賃が改定できないという主張がしたいのかどうかというような主張に聞こえたので、一部船種を取り上げて、最賃改定をしないという説明だったのかというのをお聞きしたい。

【村田委員】 私は、あくまでも鋼材船をベースにお話をさせていただいたところという事です。

【和田委員】 鋼材船をベースに、最賃ちょっと厳しいんだよというお話をしたいと。そういったことで、賃金の支払い能力という項目があるということではないというのは、最賃法を十分読み解いていただければと、また、そういった国会答弁もあったと思いますけれども、そういった主張がなされたということによろしいですね。

【村田委員】 私のほうは、現状はこういう環境であるというふうなことです。その上で、ご理解いただいた上で、最賃の部会が適切に判断されることを願っておると。こういうことでもあります。

【和田委員】 使用者側が考え方を示されたので、労働側も考え方を少し示しておきたいと思います。

先ほど事務局のほうから縷々説明されましたけれども、コロナ禍の状況は十分把握していて、荷が低迷しているという状況も十分認識しているつもりです。その中での最低賃金部会を開催して、最低賃金を決める要素で一番重要になってくるのは、労働者の生計費だと思っております。

賃金は、憲法、労働基準法、最低賃金法に明記されている、健康で文化的な最低限の生活を満たす水準が必要不可欠であります。事業者側が例年主張されております、賃金の支

払い能力のみに傾倒したような論理はすべきでないというふうに考えております。

少し思い出していただきますと、2008年のリーマン・ショックの際は、欧米の各国は労働者の賃金を引き上げて、内需を拡大して乗り切りました。先進国の中で唯一日本だけが雇用を崩壊させ、賃金を抑制することで、企業の利益を確保して、内部留保を拡大させました。その結果、国民消費が回復せず、深刻なデフレから抜け出せなくなりました。このコロナ禍においても、危機を乗り切るために賃金を抑制するという、誤った繰り返しの論理になってはならないというふうに、私は個人的に考えております。

また、類似の労働者の賃金についても、近隣運輸局における最低賃金の改正状況と比較しても、特に劣っているのではないかなと思っておりますし、最低賃金の凍結や抑制は、経済に対する負の効果しかなく、消費を向上させるためには、賃金の底上げが最も効果的であるとも考えておりますので、今年の内航鋼船運航業の最低賃金の引上げについて、関係各位のご理解をお願いしたい。と労働者の立場から言っておきます。

**【野川部会長】** ほかにいかがでしょうか。まずはこの場で、それぞれ委員からのご発言を。

平岡委員。

**【平岡委員】** 今、和田委員から話がありましたが、コロナ禍の状況というのは、十分理解していますけれども、この部会の中で決める話というのは、内航船員の賃金がどうあるべきかということの最低基準だと思っています。

そういう中であって、こういう状況だから、村田委員がおっしゃるように、鉄鋼の状況がよくないという中で、係船とか荷主の都合で行われているような話もありますけれども、一方で働き方改革の話も出ており、基本的に船員は今の労働条件でいいのかどうなのかということが大きな議題となっていて、やはり船員を確保、育成するためには、環境整備や労働条件の改善が必要不可欠であると思います。

それと、この最低賃金の引上げというのは、先ほど事務局のほうから、今年の春闘の状況、組織船で、ベアがあったこと、陸上産業においても、鉄鋼を除きほとんどの企業において、特に中小についてはある程度引上げがあった状況です。

ただ、緊急事態宣言が発令されて、その間の取扱いの中でそういう状況に陥っていますが、いずれにしても、組織船のベアがあったからということではなくて、ここの場においては、やはり内航船員としてどうあるべきかということで論議をしているわけですから、基本的にコロナ禍の話は分かるんですけども、過去の引上げを見ても、やはり海上のほ

うが劣っているというふうに私は判断しております。陸上につきましては、過去4年前から3%ずつ、ほぼ、時給と月例の違いはありますが、引き上げてきています。ただ、内航については0.4から0.5%ぐらいの部分しか上がっていないというような状況です。

それで、先ほど和田委員からリーマン・ショックの話があったわけですがけれども、陸上においても、リーマン・ショック時に最賃改定を見送ったということがあります。ただ、それに合わせて、海上についても見送った中で、陸上については、その後どんどん上げていっています。海上については、ついていけないという状況がありますので、その辺の状況は踏まえながらも、今の船員の確保、育成とかその辺のところを見れば、こういう時期だからこそ、この業界については、最低賃金の改定について踏み込んで上げるべきだとの考えを持ってもおかしくはないと思いますので、よろしく願います。

**【野川部会長】** ほかにいかがでしょうか。この場で労使の委員の方からのご発言ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、双方のご意見、この場でのご意見を伺いましたが、これからさらに突っ込んだ具体的な内容について、お話し合いを労使の中だけでしていただきたいというふうに存じます。このような状況ですので、今回はこのように対面で会議を行っておりますが、通常、いろいろな会議をオンラインで行っております。これは非常に重要な会議ですので、やはり対面で行うということで、もちろんこの場で決着がつかなければ、次回もう一回の会議も用意はしてございますが、できましたら、皆さんもう一回この狭い会議室で同じ空気を吸いたいとはあまり思っておられないでしょうから、努力をひとつしていただくということ踏まえまして、これから、まず、最賃について具体的に今回引上げをするのかしないのかということと、もしするとしたら幾らかということまで突っ込んだ議論をしていただくということにしたいと思います。

それでは、あまり時間取れませんので、20分程度でお願いをいたします。それでは、どうぞ部屋が用意してございますので、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、お願いいたします。

**【平岡委員】** 頂きました時間の中で、どういうふうに取りまとめていくかということ

で、使用者側委員と話をするんですけども、やはりなかなか今の状況下を踏まえれば、極めて難しいと言わざるを得ないというのが、使用者側の考え方です。

ただ、この最低賃金部会に対してどういう考え方を持っているのかと。問い質したところ、改定しないという話にもならないでしょうとの考え方を示しています。やはり内航の船員の最低賃金をどのように改定するかということが一つの使命とすれば、全くゼロなんという話にもならないでしょうと再考を促したところ、使用者側も、最低賃金を改定については、理解するけれども、本日段階で水準を取りまとめるまでにはなかなか難しいと申し上げるしかないとの考えを示しています。

ただ、改定する必要性は理解するというので、今日は終わっているという状況です。

【野川部会長】 使用者側から何か補足のご説明ございますか。

【村田委員】 全くそのとおりです。

【野川部会長】 よろしいですか。

分かりました。それでは、本日の専門部会では結論は得られなかったということで、さらに話し合いを進めていただくということにしたいと存じます。次のこの会議までの間も労使の間で真摯にお話し合いをしていただいで、ぜひいい方向での決着が次回の会議ではつくように、ご協力を賜りたいと存じます。

それで、再度それを踏まえて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。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、これで本日の予定された議事は終了いたしました。事務局にお返しをいたします。

【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けれども、次回は10月26日月曜日の13時から、場所は本日と異なりまして、中央合同庁舎3号館の8階の特別会議室を予定しておりますので、よろしく願いいたします。

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これで閉会いたします。本日はお忙しいところありがとうございました。

— 了 —