

令和3年9月21日（火）15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16日付諮問第385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】 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、中本委員です。

【中本委員】 中本でございます。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、佐藤委員です。

【佐藤委員】 佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 中川委員です。

【中川委員】 中川です。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】 内航課の松崎でございます。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 船員政策課の高栗課長補佐です。

【高栗船員政策課長補佐】 高栗でございます。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】 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。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】 なお、谷口船員政策課長につきましては、所用により本日欠席となっております。

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いる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。お手元の資料でございますけれども、資料の番号は縦置き資料は右上に、横置き資料は横置きに見て右上にそれぞれ記載してございます。まず「議事次第」が1枚。続きまして「海上旅客運送業最低賃金専門部会委員名簿」が1枚。「配布資料一覧」が1枚。資料1として「交通政策審議会への諮問について」が1枚。資料2として「海上旅客運送業最低賃金」の公示文が1枚。資料3として「国内旅客輸送業の概要」、7ページの資料が1部ございます。資料4として「最低賃金適用事業者数、船舶数及び船員数」が1枚。資料5として「海上旅客運送業船員賃金実態調査」が1枚。資料6として「海上旅客運送業の最低賃金の改正状況」が1枚。資料7として「海上旅客運送業に係る労使間協定賃金」、3ページの資料が1部。最後、資料8として「最低賃金の改正に係る参考資料」、8ページの資料が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。

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けれども、いかが取り計らいましょうか。

【佐藤委員】 野川委員を推薦したいと思います。

【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ますので、よろしく願いをいたします。

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、諮問の趣旨につきまして事務局より説明をお願いいたします。

【高乗船員政策課長補佐】 諮問の趣旨についてご説明を申し上げます。

本年度におきましては、春闘における組織船員の賃金水準、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。

なお、これらについては、後ほど詳しく資料にてご説明を申し上げます。

本専門部会におきましてご審議をいただき、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、事務局よりご報告をお願いいたします。

【岡村船員政策課労働環境技術活用推進官】 ご説明します。

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17日付の官報に公示し、意見の提出を求めましたところ、8月31日の期限までに意見の提出がございませんでしたので、ご報告申し上げます。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

続きまして、資料3、国内旅客輸送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。

【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。本日は貴重なお時間を頂戴しまして、誠にありがとうございます。

資料お手元にご覧いただけます横向きの資料の3を使いまして、ご説明を申し上げます。国内旅客輸送業の概要ということで、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ました後に、国内旅客輸送業の概況、それから最後にトピックス的に我々で取り組んでおります事柄を少しご説明申し上げたいと思っております。

それでは、資料のほうに基づきましてご説明申し上げたいと思いますが、表紙おめくりをいただきまして、2ページ目でございます。

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査ということでございます。ご覧の資料につきましては、毎月一般旅客定期航路事業者やそれから不定期航路事業者など約90社の事業者にご協力をいただいて実施しておりますヒアリング調査の集計結果でございます。

昨年はこちらの場所でも同様の資料を添付させていただいておりますけれども、昨年の状況に比べますと、このそれぞれ観光船、観光船以外いずれもですが、左側のグレーあるいは紫、青、緑といったこれらが、2019年と比較して30%ぐらい輸送収入が減少したという部分を表しているわけなんですけれども、赤が多いほど要は減収幅が多いということを表しているわけですが、2019年との比較でまいりますと、減少幅が30%程度までにとどまっているという月が、特に下の観光船以外の部分では、同じ時期よりも増えている。つまり、赤いとかオレンジとかあるいは黄色といった部分が、少し後退している。つまり、運送収入としては、昨年よりは少しはよくなっているという状況ではございます。

しかしながら、観光船につきましては、緊急事態宣言による外出自粛、こういったものの影響等を大きく受けておまして、書き入れどきのゴールデンウィークを挟む4月、5月、あるいは今年の夏も含めて今またまさに緊急事態宣言下にあるわけではございますけれども、非常に大きく減収が続いているというのが、今の状況というところでございます。特に4月、5月につきましては、昨年の当該時期というのが、日本全国が緊急事態宣言下にあったと、移動の制約を受けていたというところで、調査対象事業者の全てが70%以上の減収という回答でしたので、そういう意味では、少しは改善の兆しというものが見えてはいるものの、まだまだ2019年平時のときと比べますと、非常に落ち込みが大きいという状況が続いているというのが、今の実情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、回答のあったうち

8割が、政府系あるいは民間金融機関からの融資、それから持続化給付金等の受給による資金繰り支援を受けているという状況でございます。割合的には昨年とほぼ同様の状況でございます。

それから、下の雇用調整助成金につきましては、70%を超える事業者が活用されているという状況でございます。昨年と比較いたしますと、給付済みの事業者が56%から74%へと増加しているという状況です。長引く事業収入の減少による経営環境の悪化と、こういった中でも雇用を確保していくという観点から、雇用調整助成金の活用が進んだものというふうに認識をしているところでございます。

続きまして、1枚おめくりいただきまして3ページ目でございますけれども、こちらが昨年からの航路の休廃止の状況をまとめた資料となっております。新型コロナウイルスの感染拡大の影響によるというタイトルがつけてございますけれども、実際にはコロナウイルスの以前から非常にこう厳しい状況に置かれていたという事業者がほとんどです。ご覧のとおりレストランあるいは遊覧船といった事業者になってございまして、いわゆる離島航路をはじめとした生活航路を担う事業者につきましては、今現在コロナウイルスを理由とした休廃止の動きは、ないという状況でございます。

なお、これらの休廃止を行っております事業者のうち一番上の磐梯観光船というところ、昨年の6月に廃止という形で手続がございましたけれども、今現在ここは、桧原湖というところと、それから猪苗代湖という2つの湖に航路を持っていたわけなんです、このうち桧原湖の航路につきましては、地域のホテルの運営会社が事業承継をいたしまして、本年の7月から運航を再開しているという状況でございます。それから、猪苗代湖の航路につきましても、運航再開に向けて地元の取組というのが進んでいるというところでございます。

さらに、一番下の岩手県北自動車、こちらの浄土ヶ浜の遊覧船につきましても、地元の宮古市が中心となりまして、運航の再開に向けた取組というものが、進められている状況です。こうした明るい取組も少しずつ出てき始めているというところでございます。

コロナウイルスの関係まだ収束の道筋が見えてきていないところでございますが、事業者の状況等につきまして、引き続き我々としても、運輸局共々に注視をさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

ここまでが、現在の新型コロナウイルスに関連しました影響をまとめたものでございます。

続きまして、4ページ以降で国内旅客輸送業の現状ということで、1枚おめくりいただき

まして5ページ目でございます。

国内旅客船事業の概況というところで、2021年今年の4月1日現在の航路数は、一般旅客定期航路、不定期、特定合わせて1,776航路ということになってございます。また、2019年度末の、令和元年度末の数字になりますけれども、事業者数が972事業者、それから旅客の輸送量は、約8,000万人ということでございます。

続きまして、6ページ目でございますが、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。

燃料費の割合が費目の中でも高いというところでございますが、昨今また燃油価格というのが高騰しているという状況でございますので、燃油価格の動向等につきまして、引き続き注視をしていく必要があるというふうに考えているところでございます。

それから最後に、おめくりいただきまして7ページのところでございます。

トピックス的な事柄ということで、ご紹介をさせていただければと思います。

こちらのフェリーそれから旅客船をはじめとしました国内海上交通、地域の住民の皆様にとっては、不可欠な交通インフラであるというふうに認識しておりますが、先ほど申し上げましたとおり、その取り巻く経営環境は、新型コロナウイルスによる旅客の減少によって非常に厳しい状況にあると。その事業の継続と雇用の維持というのを図ることが重要であると認識しているということで、国土交通省におきまして、地域公共交通の機能確保のために措置された令和2年度の補正予算、お手元に資料として添付しているのは、第3次補正予算の内容でございますけれども、こういった予算を活用いたしまして、主に生活航路を運航する事業者に対して事業継続等に対するの支援を行っているというところでございます。

具体的に申し上げますと、令和2年度のこの第3次補正予算におきまして、まずは第2次補正予算に引き続いて、経営状況の厳しい離島航路などの生活航路に対して支援をさせていただくということに加えて、離島航路補助による欠損拡大分に対する追加的な支援でありますとか、あるいは中長距離フェリー、それから観光船といったものに対する感染症対策経費に係る支援策などについても、盛り込ませていただいたというところでございます。

それから、左の下のところ既存観光拠点の再生・高付加価値化事業とございますけれども、こちらは観光分野とそれから交通事業者との連携という形で地域の誘客数の増加を目指していくと。船を活用した観光イベントの開催、そういったものに要する費用等の支援を行っているというところございまして、6月の半ばから公募を開始させていただきまし

て、先般9月の頭で募集締め切らせていただいたところでございますけれども、予算を大幅に超過する応募を事業者の皆様からいただいたというところでございます。

こうした取組を通じまして、旅客船それからフェリーの利用者が安心してご利用できる環境づくりに、私どもとしても努めてまいりたいと考えておりますとともに、業界の皆様とも連携をさせていただきながら、旅客船、フェリー利用の運行支援に努めて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。

以上、大変雑駁ではございますけれども、国内輸送業の現状ということでご説明を申し上げます。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。

それでは、ただいま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。

【平岡委員】      よろしいですか。

【野川部会長】      平岡委員。

【平岡委員】      ちょっと教えていただければと思います。

7ページの令和2年度3次補正予算ですが、地域公共交通の活性化、これの予算なんですけれども、これは陸海空全体の枠なのか、それとも旅客船・海運事業者に対する枠なのかどうかお聞きしたいと思います。基本的に多分、陸海空全体をまとめた予算だと思いますが、仮にそうであれば、305億円のうち、海運で特に旅客のところにとどれだけ予算が回っているのか、その辺のところ分かれば教えていただきたい。

【野川部会長】      いかがでしょうか。

【松崎内航課課長補佐】      ご質問ありがとうございます。

今、平岡委員からご指摘があったとおり、これは全て陸上交通もそれから航空も含めた、そしてそこに海運も入っているという形でございますので、海運だけという形のものではないというところは、ご認識のとおりでございます。それぞれの予算というところの部分につきましては、大変申し訳ないんですが、ちょっと公表ができないものですから、一応それぞれに基本的には必要なという部分で配分されているというふうに認識しておりますので。

すみません、ちょっとあまりお答えになっていないかもしれませんが、以上でございます。

【野川部会長】      各部門への配分の割合等については、公表しないということですね。そういうことだそうです、平岡委員。

【平岡委員】 ちよっといいですか。

【野川部会長】 はい、どうぞ。

【平岡委員】 しつこいようで申し訳ないんですけども、これは私のあくまでも想像の範囲の中でお話しをさせていただくと、海運については、多分1番少ないんじゃないかと私は思うわけなんですけれども、これは民主党政権の時代に、地域公共交通として全体的に総額が決まったと思うんですけども、いずれにしても陸上、航空とそれぞれありますが、やはり海運産業のほうへその予算が十分に行き渡るように、特に海事局としては頑張りたいと思います。これは要望です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ご要望ということでお聞きいたしました。

ほかに今の内航課のご説明につきまして、何か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、内航課松崎課長補佐は、所用によりこれで退席をされます。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、事務局からご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、ご説明をさせていただきます。

まず、最初に資料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3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。

1番下の計をご覧ください。令和3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67事業者で、1事業者減少しております。船舶数は115隻で、6隻減少しております。船員数は3,489人で、186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3,371人で、206人減少しております。

続きまして、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3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8隻、職員46名、部員56名について調査、集計したものです。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46歳、賃金の計が74万3,000円。賃金が最も低かった者が、67歳で24万7,000円となっております。

の表の部員でございますが、賃金が最も高かった者が、64歳で43万4,533円。賃金が最も低かった者が、70歳で14万6,100円となっております。

なお、部員の賃金が最も低かった者については、最低賃金を下回っておりますが、こちらの方につきましては70歳ということですので、年金受給額との調整など事情が考えられますが、就労実態を把握するよう運輸局に指示をしております。また、内容を確認し、必要に応じて減額特例など最低賃金制度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でございますが、海上旅客運送業の最低賃金の改正状況。これまでの改正の経緯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た、当初は1番左の列の職員と1番右の列の部員の2区分で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。1番左側は、諮問を行った年度を示しております。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。

1番下の令和2年というのが、昨年度改正された現行の最低賃金額になります。職員は24万6,800円、事務部職員は19万2,700円、部員は18万5,350円で、令和元年に比べると350円アップという形になっております。

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、仮に船員未経験の方で1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毎月支払われる金額を算出したものでございます。表の右から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D社、S社がそろって最も低くなっております。賃金額でいいますと24万9,110円で、最低賃金額との差が、2,310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職員の表になります。こちらは5社を比較した表です。最も低い賃金はb社で、賃金額の合計が20万2,170円。最低賃金額との差が、9,470円高いという状況になっております。

次のページが部員の表になります。こちら19社を比較したものでございます。最も低い賃金はAm社で、賃金の合計が19万1,800円で、最低賃金額との差が、6,450円

高い状況になっております。

続きまして、資料8でございますが、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ページ目は海上旅客運送業最低賃金決定状況で、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。最も高いところでいきますと、職員は関東と沖縄が24万6,800円で、大臣決定と同額。部員は関東が18万5,400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、令和3年4月現在のそれぞれの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なっておりますので、こちらは参考にしていただければと思います。

次のページは、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。

1番左の欄の総合で見まいりますと、平成28年に若干減少しておりますが、平成29年から昨年の令和2年については、100ポイントを超えております。各月の部分で見ますと、令和2年1月以降100ポイントを超えている数値で推移しております。

次のページでございますが、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227件、適用労働者数で291万9,700人となっております。

次のページでございますが、次のページは、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2年度の地域別最低賃金の加重平均額は、901円と対前年同額になっております。

その下の段の産業別最低賃金の全国加重平均は906円で対前年3円アップで、アップ率は0.3%となっております。

次のページでございますが、次のページは、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。令和3年度の中央最低賃金審議会の結果が7月16日に出ておりまして、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ランクからDランク全てにおいて28円とするという答申が示されてお

ます。

次のページでございますが、次に地域別最低賃金額の一覧でございます。

右側の令和2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欄の秋田をはじめ7県で、792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、221円となっております。

次のページでございますが、次が給与勧告の実施状況ということで、人事院勧告の状況を表してございますが、本年度につきましては、昨年同様ベア率は示されておられません。

説明は、以上でございます。どうぞご審議のほう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。

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、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。ただいままでのご説明を踏まえまして、今年度令和3年度の最低賃金の改正について労使それぞれからまず、ご意見を伺いたいと存じます。どちらからでもお願いいたします。

平岡委員、どうぞ。

**【平岡委員】** 全日本海員組合、平岡でございます。

まず最初に、この海上旅客最低賃金ですけれども、旅客船業界におきます最低水準であると我々は思っております。先ほど内航課のほうからご説明があったわけでございますけれども、このコロナ禍の中、旅客船業界を取り巻く環境が厳しいということは理解いたしますが、そのような状況下にあってもやはり船員は、公共交通機関それと物資輸送、エッセンシャルワーカーとして日夜従事して頑張っているわけでございます。その辺を考えれば、やはり賃金改善は必要ではないかというふうには思っております。

また、船員不足の問題ですけれども、これは内航船員にとどまらず、旅客船においてもその影響が出てきております。今後コロナが収束された場合については、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いうふうに思われます。船員という職業ですけれども、海上労働という特殊性を考慮すれば、陸上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けれども、先ほど事務局のほうから報告がありましたけれども、今年については3%超引き上げで、過去最高となる全国平均で28円で決着しており

ます。今年の賃金改善は、陸上、海運、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消費者物価指数の動向、これまでの陸上最賃の上げ幅など総合的に判断すれば、最低賃金の改善は必要不可欠であるというふうには思っております。

以上です。

**【野川部会長】** ありがとうございます。いかがでしょうか、船主側いかがですか。

佐藤委員、お願いいたします。

**【佐藤委員】** コロナ禍で昨年もあれしたんですが、今年は昨年よりもっとひどい状況になっているという、先ほどの説明でもお分かりになられるのかなというところで、最低賃金だから会社の実績とかベースアップとかいうのとはちょっと違うというのも理解しているつもりです。

また、よその船員不足という話もありましたが、そこでもやっぱり賃金が高ければそれなりに来てくれるのは分かるんですが、最低賃金を上げるということで船員の魅力が回復できるというところもあるんですが、今年に限っては、去年から続いているコロナの影響で、もう少し抑えていきたいというふうには考えています。

**【野川部会長】** ありがとうございます。

中本委員、お願いします。

**【中本委員】** 全日本海員組合、中本です。

先ほど平岡委員からも申しましたとおり、全国各地がコロナ禍で厳しい状況にあることは、こちらでも理解はしております。ただ、この最低賃金は、会社の経営状況だけで改定できないというわけではございません。配られた資料にもあるとおり、生計費も昨年に比べ増えておりますので、全国各地の生計費の上昇なども踏まえれば、改定する必要があると思えます。昨年はコロナの先行きが不透明な状況での改定となりましたが、今年はワクチン接種も進み、これからどんどん行動制限なども緩和されていく状況にある中で、最低賃金を改定しないというわけにはいかないと思えます。

また、海上の最低賃金が平成25年から毎年諮問されるようになって、陸上の最低賃金については、8年間で時給約183円アップ、パーセンテージに直すと18%も上がっております。それに比べて海上の最低賃金については、職員については8年間で月給7,550円アップ。これ約3%から4%しか上がっていません。この差をどこまで埋めるか、これ以上広げさせないためにも、こういう厳しい状況であるからこそ最低賃金を改定するべきだと思っております。

以上です。

【野川部会長】      ありがとうございます。

中川委員、何かございますか。

【中川委員】      中川といいます。

皆さんそれぞれご意見の中であるんですが、やはり現在の船主としてコロナの影響、先ほど表のほうにもありましたとおり3割、こちらは非常にやはり大きなインパクトを船主さんのほうには与えております。確かにワクチン接種、今全国を挙げて進んでおります。とはいいいながらも、やはりブレークスルーもありますので、一旦コロナが広がるとお客様は、風船を割るかのようにバブルがはじけるように予約が減っていきます。これは、今までの緊急事態宣言及びコロナの患者数、こちらを見れば明らかかと思えます。これはやはり持続化給付金、こちらのほうをやはり船主として事業を維持するためには、やはりこれぐらいの援助をしていただかないと成り立たないというところがございますので、その辺をよくご勘案していただきたいと思っております。

それと資料のほうにございました本船の老齢化というところが1つ、80%というふうに出ております。事業としましてもやはり船を新しくしていかなければいけない、資材を蓄えていかなければいけないところがございますので、この緊急状態である中でもやはり蓄えていくというところは、非常に大事なものと思っておりますので、その辺をご理解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。一通りお伺いしました。なお、ご意見あればいかがでしょう。

平岡委員。

【平岡委員】      中川委員のおっしゃること、全く理解できないわけです。船舶のリプレースとこの最低賃金の話、何が関係あるんですか。船舶が老齢化しているからといいながら、それを持ち出して最低賃金を改定することが厳しいとか、そういう話じゃないと思います。

やはりこの最低賃金というのは、旅客船で働く船員が、今年幾らの賃金で働けるかということの指標です。陸上については過去最高の賃金改善を行っている中で、使用者側が厳しい厳しいと言っていること事態、本末転倒だと思います。例えば最賃がここでまた足踏みをする、そういうことになれば、海上の旅客最賃については、ずっと先送り先送りになってしまう可能性がありますので、やはり旅客船で働く船員のためにも、賃金の改善必要不可欠だとい

ふうに思っていますので、その辺のところはよろしくお願ひしたいと思います。

【野川部会長】 中川委員、何かレスポンスございますか。

【中川委員】 ちょっとすみません、建造の話と最低賃金ということで、ミックスしたところは申し訳なかったと思っております。

【野川部会長】 そろそろ労使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、まずこの場を一旦クローズして労使委員の間で率直なお話をしていただきたいと思いますが、そういう形でよろしいでしょうか。

私から一言申し上げますと、この最低賃金というのは法令上の賃金でございまして、これを下回る賃金しか与えないことは、故意の場合には犯罪となります。要するに、刑罰規定の一環でございまして。こういうものを国会が直接決めるのではなく、こうした審議会の場で決めるということは、労使の自治によって労働者の最低賃金を決めるという方法を尊重しているわけがございまして、最終的に労使の調整がつかない場合には、公益委員からの裁定ということもありますが、できるだけそうではなくて、労使によって決めるという原則を反映させる形で決めたいと思っておりますので、その辺をよくご勘案の上お話し合いをしていただいて、可能な限り労使による合意を追求していただきたい、このように思います。

それでは、どうぞ部屋を用意してございますので、そちらのほうに移って労使の話し合いをお願いいたします。

20分程度でお願いしたいと思いますので、それぐらいを目安にお帰りください。

( 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、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】 お時間をいただき、大変ありがとうございました。

今年度の最低賃金をどういうふうに解決すべきかということで使用者側と喧々諤々と話をしたわけがございましてけれども、使用者側のほうの言い分その辺のところと当方の言い分その辺のところは平行線というようなこととございまして。

ただ、使用者側も最低賃金を改善しないというような考え方はないんだけど、やはりじゃ、幾らにするのか水準をという話になると、なかなかその辺のところは極めて難しいということで、双方平行線の状況の中で終わったということとございまして。

【野川部会長】 船主側補足ございますか、何か。

佐藤委員。

【佐藤委員】 今、平岡委員のほうがおっしゃられたとおり、こういうコロナ禍で非常に厳しい状況なんです、最低賃金の改定ということは、多少は必要じゃないかというふうに考えているんですが、またそれに水準については、ちょっと今回は難しいかというふうな結論になりましたので、ありがとうございました。

【野川部会長】 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ございますので、さらに話し合いをしたほうが、よりよい結論に至るであろうというように考えられますので、今後労使でこの場だけでなくどうぞ率直に話し合いを進めていただきまして、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、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】 ぜひ次の専門部会の場で改めてというよりは、その間に話し合いをぜひ進めていただきたいというふうに私からも重ねて要望したいと存じます。よろしくお願いいたします。

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。事務局にお返しいたします。

【富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けれども、10月20日水曜日の13時半から、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をこれで閉会といたします。本日は、お忙しいところどうもありがとうございました。

— 了 —