

令和4年9月2日（金）15時30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

【前田労働環境対策室長】 それでは、定刻になりましたので、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前田でございます。専門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。どうぞよろしくお願ひいたします。

初めに、本専門部会の設置経緯につきましてご報告をいたします。本専門部会は、本年7月20日付諮問第411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、海上旅客運送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ました。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、船員部会長より本専門部会の委員6名のご指名がございました。本専門部会の委員につきましては、席上に配布しております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、委員名簿上から記載順にご紹介をさせていただきます。

公益を代表する委員といたしまして、石崎委員でございます。

【石崎委員】 どうぞよろしくお願ひいたします。

【前田労働環境対策室長】 野川委員でございます。

【野川委員】 野川でございます。よろしくお願ひいたします。

【前田労働環境対策室長】 関係船員を代表する委員といたしまして、中本委員でございます。

【中本委員】 中本です。よろしくお願ひします。

【前田労働環境対策室長】 平岡委員でございます。

【平岡委員】 平岡でございます。よろしくお願ひいたします。

【前田労働環境対策室長】 関係使用者を代表する委員といたしまして、菊池委員でございます。

【菊池委員】 よろしくお願いいたします。

【前田労働環境対策室長】 佐藤委員でございます。

【佐藤委員】 佐藤です。よろしくお願ひします。

【前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であります船員政策課からの出席者をご紹介します。

内航課の吉野課長補佐でございます。

【吉野内航課課長補佐】 吉野です。よろしくお願いいたします。

【前田労働環境対策室長】 谷口船員政策課長でございます。

【谷口船員政策課課長】 谷口です。よろしくお願ひします。

【前田労働環境対策室長】 高栞課長補佐でございます。

【高栞船員政策課課長補佐】 本日はありがとうございます。

【前田労働環境対策室長】 伊藤労働環境技術活用推進官でございます。

【伊藤労働環境技術活用推進官】 伊藤です。よろしくお願ひします。

【前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、委員及び臨時委員、総員6名中6名全員のご出席となっておりますので、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。

続きまして、配布資料の確認をさせていただきます。皆様のお手元の資料でございますけれども、資料番号を付しているものにつきましては、縦長のものは縦置きにして、横長のものは横置きにさせていただいて、その右上にそれぞれ記載をしております。まずは「議事次第」、「海上旅客運送業最低賃金専門部会委員名簿」、「配布資料一覧」がそれぞれ1枚でございます。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「海上旅客運送業最低賃金」の公示文が2枚。資料3といたしまして「国内旅客運送業の概要」が、8枚ものの資料となっております。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」、資料5といたしまして「海上旅客運送業船員賃金実態調査」、資料6といたしまして「海上旅客運送業の最低賃金の改正状況」がそれぞれ1枚ものとなっております。資料7といたしまして「海上旅客運送業に係る労使間協定賃金」が3枚ものの資料、最後に資料8といたしまして「最低賃金の改正に係る参考資料」が、11枚物の資料となっております。資料は以上でございます。不足がございましたら、事務局のほうまでお申しつけいただければと思います。

それでは、議事に入らせていただきます。

まずは、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が、いかが取り計らいましょうか。

佐藤委員、どうぞ。

【佐藤委員】 野川委員にお願いできないかなと思います。

【前田労働環境対策室長】 ありがとうございます。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、皆様、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【前田労働環境対策室長】 ありがとうございます。異議なしということでございますので、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、今後の議事進行につきましては専門部会長をお願いをしたいと存じます。

野川専門部会長、よろしくお願いをいたします。

【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、審議が円滑に進みますよう努めてまいりますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

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、事務局よりご説明をお願いいたします。

【谷口船員政策課課長】 諮問の趣旨についてご説明申し上げます。

本年度、令和4年度につきましては、詳しくは後ほどご説明させていただきますが、春闘における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、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。

【伊藤労働環境技術活用推進官】 ご報告申し上げます。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16日付官報に公示をいたしております。意見提出を求めまして、8月30日の期限まで意見の提出はございませんでした。

以上でございます。

【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。

【吉野内航課課長補佐】 海事局内航課の吉野と申します。本日よりお願いいたします。

それでは、お手元の資料3に沿って、国内旅客輸送業の概要につきまして、ご説明させていただきます。

1枚めくっていただきまして、新型コロナウイルス感染症の影響についてのご説明をさせていただきます。

2枚目ですが、こちらが、関係業界への影響調査というものを行っておりまして、旅客船につきましては、観光要素の高い船と、それ以外の船とというのに分けてご説明をさせていただきます。

まず、上段ですが、観光船という形で、特に観光地に就航している船舶を観光船と定義をさせていただいているところでございます。上段の観光船のところですが、運送収入が30%減少した事業者が、7月につきましては62%となっております、前月と比較すると減少傾向となっております。しかしながら、8月のところは、第7波の影響なんかもございまして、今後少し悪くなる見込みとなっております。

こちらにつきましても、観光船につきましては、特に2月、第6波のピーク時のところにつきましては非常に悪い状況となっております、今後も注視が必要となってくるころかなと思っております。

また、観光船以外につきましては、こちら、観光船と比べると、状況は比較的いいような状況となっております。こちらにつきましては、30%以上減少した事業者というのが、7月は14%というふうになっておりまして、やはり、前月と比べて減少となっております。3年ぶりの行動制限のない夏休みであるものの、や

はり、最近の昨今の感染状況なんかも鑑みながら、流動的な部分がまだ多数あるかと思われます。

また、右側の円グラフなんですけれども、資金繰り支援の活用状況、おおむね8割程度、雇用調整助成金の活用状況につきましても7割強という形で、旅客船事業者も活用をさせていただいているところでございます。

続きまして、3ページに移らせていただきます。航路の休・廃止関係ということで、表には21年のものを掲載させていただいているところでございます。

今年度の状況といたしまして、欄外の記載ですけれども青森のシィラインという会社なんですけど、こちら、陸奥湾を横断して下北半島、本州最北端の航路で運航している事業者です。昨今のコロナウイルスの感染状況の影響なんかもありまして、本年度末をもって運航終了することを、もう既に7月の段階で航路廃止の表明を行っております。

また、21年度4月以降の廃業等の調査におきまして、一般旅客定期航路で4件、旅客不定期航路事業で15件の廃業報告がございまして、こちらも、やはり観光船関係が多数を占めております。ただ、直接コロナウイルス感染拡大の影響というだけではなくて、やはり従前から抱えておりました船員の高齢化であるとか、船舶につきましても、やはり高齢化が進んでいるところもございまして、また、慢性的な赤字とか利用者減少、あとは橋が架かったという複合的な要素も相まったようなものも、最近の傾向として見受けられているところでございます。

5ページをご覧くださいませでしょうか。国内旅客船事業の概況でございまして。

旅客船につきましては、フェリー・旅客船、日本の各地におきまして、離島の地域住民の移動手段であるとか、物資輸送を担う大変重要な交通インフラとなっているところでございます。また、コロナの影響が出る前につきましては、観光分野の観点におきましても、地域経済を支える重要な手段となっていたところでございます。

こちらの事業者数の推移ですが、昨今あまり大きな変動は見受けられないですが、一般旅客定期航路事業は537航路、不定期航路につきましては1,200航路ぐらいという状況となっております。

また、旅客の推移ですが、下の折れ線グラフのところですが、やはり令和2年度につきましては、新型コロナ感染症の影響の拡大によりまして、前年度比43.5%という大幅減少の結果となっているところでございます。こちらにつきましては、今後の状況の推移を注視していきたいと思っております。国内旅客船の航路状況の中で、一般旅客定期航路と不定期

の占める割合は、円グラフのほうでお示しをさせていただいているところでございます。

また、離島航路、290航路のうち、さらに唯一の航路であり、かつ赤字航路、約130航路ぐらいの航路につきましては、国庫補助航路という形で、国でも支援をさせていただいているところでございます。

続きまして、資料の6ページは、一般旅客定期航路事業者の経営及び旅客船の船齢の状況をお示しさせていただいた資料となっております。

こちらにつきましては、やはり一般旅客定期航路、長距離フェリー事業者ともに、新型コロナウイルスの影響を多大に受けておりまして、旅客輸送というものが、先ほどもお話しさせていただいたとおり、大幅に減少しております。また、平均経常収支率につきましても100%を切るというような、大変厳しいような経営状況となっております。

また、費用につきましても、一般旅客定期航路で22%、長距離フェリーにつきましても26%が燃料費が非常に高い割合を占めている状況の中で、今後、昨今の燃油高騰の影響も、非常に懸念されているところでございます。

また、こちらの平均収支率につきましては、一般旅客定期航路が88%ということで、直近の数字なんですけれども、前回ご説明させていただいた2018年の数値につきましては102%ということで、コロナ影響前におきましては100%を超えていたような状況となっております。また、長距離フェリーにつきましても同様でございます、2018年の数字につきましては108%という数字となっております。

1点ちょっと修正をお願いできればと思いますが、耐用年数の関係の、3番目の黒いポツのところなんですけれども、2021年の数値という形で78%というふうに記載させていただいておりますが、2022年の4月現在で80%となりますので、この場をかりて訂正とお詫びをさせていただければと思っております。

旅客船の船齢も、14年以上という船が大多数を占めている状況が、こちらの資料からお分かりいただける状況かと思えます。

最後に、7ページですが、こういったコロナ影響を受けているような旅客船の事業者に対しまして、令和3年度の補正予算を活用いたしまして、こちらの公共交通の維持という観点で、支援を国土交通省としては行わせていただいております。やはり、持続可能な地域交通を維持していくという観点で、感染症対策に係る経費であるとか、実証運航に関する経費を、ご支援させていただいているところでございます。

また、先ほども申し上げました離島の補助航路につきましては、欠損額の増大に関する

ご支援も併せて行わせていただいているところでございます。

簡単な説明ではございますが、こちらで国内旅客輸送業の概要のご説明を終わりにしたいと思います。

以上となります。

【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。よろしいでしょうか。

特にないようでしたら、内航課、吉野課長補佐におかれましては、所用により退席をいたします。ありがとうございます。

【吉野内航課課長補佐】 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、事務局よりご説明をお願いいたします。

【伊藤労働環境技術活用推進官】 ご説明申し上げます。私のほうから、資料4から資料8までご説明をさせていただきます。

まず、資料4をご覧ください。こちらの資料につきましては、海上旅客運送業のうち国土交通大臣決定分の最低賃金適用事業者数、船舶数、船員数の令和4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てございます。

一番下の計の欄をご覧ください。こちらについて、4年4月1日現在と、昨年のものを比較しながら見てまいります。事業者数67事業者、昨年と比べ増減なしでございます。船舶数116隻、昨年より1隻増加してございます。船員数は3,610人、こちらは昨年より121人増加してございます。また、船員数の内訳、組織船員数が3,492人、こちらは昨年より121人増加となっております。

1枚おめくりくださいませ。

次に、資料5でございます。こちらは、海上旅客運送業船員賃金実態調査でございます。

こちらの調査でございますが、今年の令和4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人、部員43人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になってございます。賃金が最も高かった方は、年齢47歳、賃金の計74万6,500円。賃金が最も低かった方は、75歳、賃金の計24万7,500円、最低賃金よりは150円高い状態となっております。

下の表をご覧ください。こちらは、部員のものになります。賃金が最も高かった方は年

齢65歳、賃金の計44万4,637円。賃金が最も低かった方は、74歳で18万6,000円、最低賃金より100円高い状態となっております。

1枚おめくりください。

次、資料6でございます。海上旅客運送業の最低賃金の改正状況の経緯を示したものとなっております。

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、一番左側の職員、一番右側、部員と2区分でございましたが、昭和55年に、真ん中、事務部職員が追加されてございます。

一番左、諮問を行った年度を示してございます。記載のないところは、諮問を行ってございません。例えば、平成18年、3つ横棒並んでございます。こちら、諮問自体はしておりますが、額の改定は行われなかったということになってございます。

一番下、令和3年は、昨年改定された現行の最低賃金になります。職員24万7,350円、事務部職員19万3,250円、部員は18万5,900円、令和2年に比べて550円アップとなっております。

1枚おめくりください。

次、資料7でございます。こちらの調査、関係労使の合意の下で19の事業者を対象に賃金実態を調査したものとなっております。

この表の賃金につきましては、仮に船員未経験者の方が一番若くして乗船して1か月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して、表の右から3つ目の区分、合計とありますところの賃金の合計が最低賃金との比較となる額となっております。その右の欄のところの最低賃金の差という欄がございます。職員の表ではE、N、Q、こちらの3社がそろって最も低くなってございます。賃金額は24万9,610円、最低賃金との差が2,260円というふうになってございます。

次のページは事務部職員の表になります。こちらは5社を比較した表でございます。最も低い賃金は、C社で、賃金額の合計20万2,670円、最低賃金との差が9,420円高いという状況でございます。

さらに1枚おめくりいただくと、部員の表となっております。こちらは、19社比較をしたものでございまして、最も低い賃金が、Ab社で賃金の合計額19万2,650円ということになってございまして、最低賃金額との差が6,750円という状況でございます。

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。

まず、1枚めくっていただきまして、参考資料の1ページ目でございますが、海上旅客運送業最低賃金決定状況、こちらは各地方運輸局長の決定する分の現在の最低賃金の額を記載したものでございます。

最も額の高いところは、職員は関東運輸局24万7,400円、大臣決定よりも50円高い状態でございます。部員も、関東運輸局18万6,000円、大臣決定の最低賃金額より100円高い状態となっております。

次のページでございます。こちらは、費目別、世帯人員別標準生計費となっております。令和4年4月現在の、それぞれ費目別に世帯人員単位で標準的に係る生計費を比較したものとなっております。こちらは、一応ご参考ということで、説明のほうは割愛をさせていただきたいと存じます。

次のページでございますが、こちらは、消費者物価指数の10大品目を比べたものでございます。こちらの見方といたしまして、令和2年の物価指数を100という形にしてございまして、各年ごと、各月ごと、推移をまとめたものとなっております。

一番、左上の欄のところ、総合というところを見てまいりますと、平成29年から上昇という形ですが、昨年の令和3年については、100を下回って、100ポイントから0.2下がった状態となっております。下のところ、各月の部分を見てまいりますと、令和3年11月以降、100ポイントを超えた状態となっております。

こちらを補足した資料がもう1枚ございまして、1枚めくっていただきます。こちらについては、本年8月15日に政府により開催されました、第3回物価・賃金・生活総合対策本部の資料を抜粋したものでございまして、物価動向を示しております。

本年6月、左側の部分のところを見ていただきまして、本年6月の消費者物価（総合）について見ますと、エネルギー、食品といったところが大きく影響いたしまして、前年比2.4%上昇という形になってございます。

右側のほうを見ていただきまして、エコノミストの見立てとして、将来的には物価の上昇は落ち着いていくという見込みと、また、その一方で、下のほうで家計に関して言うと、1年後に5%物価上昇を予想するという方の割合が増えているということを示したものとなっております。

次のページへ参ります。こちらのページにつきましては、陸上労働者の最低賃金でございます。

船員の最低賃金につきましては、地域別最低賃金ではなくて特定最低賃金でございますが、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該当いたします。決定件数で見ますと227件、適用労働者数は297万4,300人となっております。

次のページをご覧ください。こちらのページにつきましては、地域別・産業別最低賃金の全国加重平均をお示ししてございます。

令和3年度地域別最低賃金の加重平均は930円となっております、対前年度で3.1%上昇となっております。

下の段を見てもらいますと、産業別最低賃金の全国加重平均は923円でございます。対前年で見ますと17円アップ、アップ率1.88%となっております。

次のページをおめくりいただきまして、さらに次のページ、2枚まとめてご説明させていただきます。地域別最低賃金の改定の目安の推移を示したものでございます。

こちら、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が最低賃金額を決定するという仕組みになってございます。令和4年度の中央最低賃金審議会の結果が8月2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31円、Bランク31円、Cランク30円、Dランク30円とするという旨の答申が示されてございます。

2枚目につきましては、この横長の図につきましては、それを分かりやすく示したものでございます。

次のページでございまして、次の地域別最低賃金の額の一覧でございます。

右欄、令和3年度の最低賃金額を見てまいりますと、最も高いところ、こちらはA欄の東京都となっております。こちらは1,041円。最も低い最低賃金額はD欄にございまして、高知県、沖縄県となっております。額は820円となっております。この最低賃金の最も高いところ、最も低いところ、こちらの差が221円となっております。

次が最後でございまして、こちらは、人事院の給与勧告の実施状況というものを示してございまして、人事院勧告の状況を見ますと、本年度につきましてはベア0.23%という形で勧告されてございます。

資料の説明は、以上でございます。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。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。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

よろしければ、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、るる様々な資料でご説明を受けましたが、これらのご説明を踏まえまして、本年、令和4年度の最低賃金の改正につき、労使それぞれご意見を伺いたいと存じます。いかがでしょうか。

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、この海上旅客運送業最低賃金ですけれども、旅客船業界で働く船員の最低水準であり、業界における1つの基準であると思っております。コロナ禍が始まって2年が経過する中で、先行きを見通す環境は確実に変化しております。旅客船業界もその影響を受けてまいりましたけれども、ワクチン、治療薬などが普及する中で経済活動の再開が進み、国内物流の需要が回復し、旅客貨物輸送量も増加傾向にあると思っております。

そのような中、旅客船業界で働く船員は、地域住民の移動、生活物資の輸送や大量の産業物資輸送に従事し、その海上輸送を担っていることから、最低賃金の改善が求められます。

また、船員不足の問題ですが、内航にとどまらず、旅客船もその影響が出てきております。コロナ収束後には、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思っております。

今年に入りまして、食料、生活必需品、エネルギーの値上げなど、物価上昇により実質賃金も大きく目減りしております。先ほど事務局から説明がありましたが、陸上の最低賃金は3.3%引き上げ、過去最大となる31円で、昨年よりも3円アップで決着しております。陸上は、ここ数年3%前後の引上げ幅をもって改善されている中で、時給と月例の違いはあるものの、船員の最低賃金は引上げ率が低い状況にあり、その差が縮まりつつあると思っております。

また、今年の賃金改善ですが、陸上海員春闘においても、ベアを含む賃金改善が実施されていることや、これまでの陸上最賃の引上げ幅など、総合的に判断すれば最低賃金の改善は必要ではないかと思えます。

さらに、船員は陸上と違い、基本的に船舶職員法によって厳格に資格を要求される海技士集団であり、その職別意識は陸上とは比較にならないことや、船員職業は陸上と違い海上労働という特殊性を考慮すれば、陸上よりも一歩も二歩も踏み込んだ最低賃金の改善が必要不可欠であろうというふうに思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

菊地委員、お願いいたします。

【菊池委員】 石崎汽船の菊池でございます。先ほど事務局からの説明と平岡委員からの、この2年、3年、コロナの影響というのは大変なもので、各事業者とも大変四苦八苦しなから使用者側を運営しているというのが現実でございます。航路によれば、減便等で人が余り、余った人をとどめさせるために雇用調整助成金等を使用して、何とか行っているというのが実態です。

そういった中で、最低賃金の改定について反対するものではないんですが、やはり、様々な航路がある中で、適正な金額というのを示していただいて検討していくということが大事なのかなというふうに考えておりますので、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。ほかにいかがでしょうか。

中本委員。

【中本委員】 全日本海員組合の中本です。先ほど平岡委員がおっしゃったことと重複するところはあるんですけど、今年度の最低賃金の考え方として、当然、昨年以上の改善が必要となると思います。

その理由、1つとしては、先ほどもおっしゃいましたが、陸上の最低賃金が過去最高水準の3.3%上げられました。時給換算で31円上がりましたので、単純に1日8時間の週5日労働と換算しましても、月額で4,960円、5,000円弱となります。

そして、やっぱり重要なところ、ロシアのウクライナ侵攻とか円高によって、燃料価格が高騰して、旅客船会社は、確かに厳しい状況にあるのは否定しませんが、そこで働く労働者、個人個人に直結する食料品など物価も上昇しております。事務局から配布された資料もありますが、今後、物価上昇していくだろうと予測も立っております。生活に欠かせない分野での食料物価指数の伸び率なども考慮すれば、最低賃金は、使用者側の支払い能力のみならず、当然としてこの辺も十分加味しなくてはならないと思っております。

また、旅客船の輸送については、地域住民の移動権、ライフラインを確保する重要な役割を果たしているとともに、やっぱり地区旅客船となれば、地域に根づいた人が就職する場でもありますので、その辺のことも踏まえれば、そこで働く人たちを守るためにも、呼び込むためにも、昨年以上の改善が必要不可欠であると思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

佐藤委員、お願いします。

【佐藤委員】 佐藤です。よろしくをお願いします。やっぱりコロナの影響が結構大きすぎて、各事業者に補助金、雇用調整助成金だとか燃料の補助金だとか、そういうのを本当にフルに活用させていただいて何とか経営しているかなというところで、実際に会社がなくなってしまうたら元も子もないなというところもありまして、ただ、そればかりは言っていられなくて、陸上の最低賃金も引き上げられていくことで、上げること自体はやぶさかではないんですが、経営が本当に厳しいところが各社いっぱいありますので、その辺は考慮しながら決めていきたいなと考えています。

よろしくをお願いします。

【野川部会長】 よろしいですか。それでは、ありがとうございました。

この場で何かほかにありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、労使双方のご意見、それぞれ承りましたが、そろそろ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をさせていただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

そういたしましたら、一言私から申し上げますが、これは最低賃金の審議会、公労使3者構成になっておりまして、労働側と使用者側がよく話し合っ、最善の結果は、労使の合意によって最低賃金が決まるというのが一番望ましい形態でございます。最終的に公益委員の提案によって決まるというのは次善の在り方でございまして、そういう在り方が続きますと、この3者構成の審議会そのものの存在意義ということも問われることとなりますので、可能な限り、ぜひ労使の間の主体的な話し合いと合意によって決めていただきたく、よろしくお願いたしたいと存じます。

それでは、あまりお時間を取れませんので、20分程度で話し合いのほう、お願いをいたします。別室が用意してありますので、どうぞそちらにお向かいください。

(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すので、ご報告をお願いいたします。

平岡委員、お願いたします。

【平岡委員】 お時間をいただきありがとうございます。部会長のおっしゃるとおり、

最低賃金については、労使が協議をして、そこでしっかり決めるという考え方で臨んで入ったわけですが、論議の中で、改善については否定しないけれども、水準の話になると、その辺のところでも全くかみ合わないというような状況です。

ただ、いずれにいたしましても、使用者側については使用者側の主張、それと我々は我々の主張があり、その辺のところでも平行線になっているというようなことで、本日段階で合意を見いだせるような状況には至らなかったということです。

【野川部会長】 ありがとうございます。何か補足ございますか。

佐藤委員。

【佐藤委員】 佐藤です。貴重なお時間ありがとうございました。使用者側と労働者側でいろいろあれしたんですが、やっぱり船員の魅力回復とか、うちなんかもやっぱり雇用の関係とか、そういうのもひっくるめて、最低賃金の改定は多少必要でないかという考え方は合意はしているんですが、やっぱり水準になると、幾らかという段階になると、経営の厳しさ、コストの増加とか、そういう、いろいろ考えますと、なかなか折り合いがつかないという形になりましたので、またになっている状況です。

【野川部会長】 ありがとうございました。よろしいでしょうか。

本日の専門部会では結論を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、よりよい結論が得られるだろうというふうに思います。

今後、労使双方でぜひ、この場だけではなくて、話を直接煮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、よろしいでしょうか。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。

事務局から何かございますでしょうか。

【前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が、10月6日木曜日の13時30分から、場所は、本日より異なりまして、隣の建物になりますけれども、中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室1を予定しております。案内図は、開催日近くになりましたら、事務局よりメールにてお送りいたしますので、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 —