

令和5年9月8日（金）13時30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

【前里労働環境対策室長】 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前里でございます。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いいたします。

まず初めに、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24日付諮問第436号、船員に関する特定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まして、当該事項の調査・審議を行うため設置されました。

これに伴いまして、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と思います。

それではここで、本日ご出席いただいております委員の方々をご紹介させていただきます。

まず、公益を代表する委員といたしまして、庄司委員でございます。

【庄司委員】 よろしく願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 野川委員です。

【野川委員】 野川です。よろしく願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 続きまして、関係船員を代表する委員といたしまして、遠藤委員です。

【遠藤委員】 遠藤です。よろしくお願ひします。

【前里労働環境対策室長】 中本委員です。

【中本委員】 中本でございます。よろしく願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 次に、関係使用者を代表する委員といたしまして、村田委員です。

【村田委員】 村田です。よろしくお願ひします。

【前里労働環境対策室長】 なお、阿南委員ですが、本日、所用のため欠席となっております。

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をご紹介します。

まず、内航課の内藤内航海運効率化対策官です。

【内藤内航海運効率化対策官】 内藤でございます。よろしくお願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 続きまして、佐藤船員政策課長です。

【佐藤船員政策課長】 佐藤です。本日はよろしくお願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 船員政策課の木坂課長補佐です。

【木坂船員政策課課長補佐】 木坂と申します。よろしくお願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 岩下労働環境技術活用推進官です。

【岩下労働環境技術活用推進官】 岩下と申します。よろしくお願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 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5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。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。皆様お手元の資料でございますが、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、全国内航鋼船運航業専門部会委員名簿、こちらが1枚。次に、配布資料一覧が1枚でございます。そして資料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。次に資料2といたしまして、全国内航鋼船運航業最低賃金の公示文、こちらが3枚。資料3といたしまして、内航海運の現状、こちらは9ページの資料が1部。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、こちらが1枚。資料5といたしまして、全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査が1枚。資料6といたしまして、全国内航鋼船運航業の最低賃金の改正状況、それが1枚。最後に資料7といたしまして、最低賃金の改正に係る参考資料、こちらは8ページの資料が1部でございます。

資料は以上でございますが、不足等ございました、事務局までお申し出いただければと思います。

それでは、議題1、専門部会長の選任についてでございます。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、お願いします。

【村田委員】 野川委員を専門部会長として選任したいと思いますのですが、いかがでしょうか。

【前里労働環境対策室長】 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、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【前里労働環境対策室長】 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、よろしくお願ひいたします。

【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、よろしくお願ひいた
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
の趣旨について、事務局より説明をお願いいたします。

【佐藤船員政策課長】 事務局を代表しまして、私、課長のほうから、簡潔にご説明申
上げます。

お手元の資料1にも諮問書が書いてございますが、また、詳しくは後ほどご説明をさせ
ていただきますが、今春闘におけます組織船員の賃金水準ですとか、あるいはこの春闘、陸上
職も含めた全般の動向、消費者物価の指数の動向、あるいは現岸田政権が、今広い意味での
賃上げですとか、成長と分配の好循環に向けて、労使の各方面に発信している、そういう政
権のスタンスなども頭に置きまして、先ほど申しましたような諸要素を勘案しまして、諮問
を行うことといたしました。

この本専門部会におきましてご審議をいただきまして、船員部会のほうへ審議結果をご
報告するように取り進めていただければと思いますので、よろしくお願ひ申し上げます。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ただいまの説明につきまして、質問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いて、事務局よりご報

告をお願いいたします。

【岩下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18日付の官報に公示し、意見の提出を求めましたところ、9月1日の期限までに意見の提出はございませんでしたので、ご報告申し上げます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

続きまして、資料3、内航海運の現状について、海事局内航課からご説明をお願いいたします。

【内藤内航海運効率化対策官】 内航課の内藤と申します。資料に基づきましてご説明させていただきます。資料3になります。

1ページおめくりいただきまして、資料2ページ目です。内航海運は、国内貨物輸送の全体の約4割、産業基礎物資と言われるものの輸送につきましても約8割を担うなど、我が国の国民生活、経済活動を支える必要不可欠なライフラインとなっております。

内航貨物輸送量につきましてですが、右下の表にございますように、2009年度にリーマンショックの影響で急激に減少した以降は、ほぼ横ばいで推移しておりましたが、2020年度、新型コロナウイルス感染症の影響によりまして大きく減少いたしました。その後は少しずつ回復傾向が見られるものの、取扱貨物量につきましては、コロナ前の9割程度にとどまっているという状況となっております。

続きまして3ページ目になりますが、事業者数及び船腹量の推移ということで、左側の表にございます内航海運事業者数につきましては、10年間で約15%減少しておりまして、オーナーにつきましては、約24%と大幅に減少しているという状況となっております。

内航船の船腹量につきましては、右側の表になりますけれども、隻数ベースでは減少傾向にございますが、1隻当たりの平均総トン数は増加傾向にありまして、船舶の大型化が進展しているという状況となっております。

続きまして4ページ目でございます。こちらは内航海運が抱える課題ということで、大きく2つに分けてございます。

1つ目が内航海運分野ということで、内航海運につきましては、寡占化が進む荷主企業との硬直的關係・脆弱な事業基盤（99.7%が中小企業）という状況になっているなど、構造的な課題を抱えておりまして、荷主より内航海運事業者は弱い立場になっていることから、一方的に運賃等を提示される事業者も多く、収益性が低いというのも課題となっております。

ます。また、船員の確保を図るためにも、今までご説明いたしました課題と併せまして、運航・経営の効率化に取り組む必要がございます。したがって内航海運業の経営力の向上を図るため、取引環境の改善、生産性の向上を促すことが必要でございます。

2つ目が船員分野でございます。船員は高齢化ということで、50歳以上が44.6%となっておりますが、最近では、30歳未満の船員が増えてきているという状況になっているものの、船員にアンケートしたところ、船内という閉鎖空間で24時間、労働と生活を繰り返す特殊な環境で、長時間労働や時間外労働の多さ、船内の人間関係等が敬遠されて、新人船員の定着の阻害要因になっていると聞いております。このため船員の働き方改革を進めまして、人材を持続的に確保できる環境整備が必要でございます。

続きまして5ページですけれども、先ほどの課題を踏まえまして、2021年5月に海事産業強化法が成立・公布されまして、2022年、昨年4月より、同法律に伴う改正内航海運業法が施行されております。

その中には、荷主・オペレーターに対しまして、船員の労務管理への配慮を求める仕組みとしまして、下の表にございますが、荷主につきましては、オペレーターが法令を遵守するための配慮を義務づけておりまして、オペレーターにつきましては、船員の過労防止措置を義務づけております。

また、契約内容の見える化ということで、適正な運賃・用船料の収受のために、契約につきましては書面の交付を義務づけております。また、その契約の内容の契約事項というものを法定化しております。

6ページ目でございますが、こちらにつきましては、船員法や内航海運業法の改正によりまして新たに盛り込まれました、船員の働き方改革や内航海運における取引環境改善、生産性向上のための各種制度を実効性のあるものにするために、荷主、オペレーター、オーナーがそれぞれ遵守すべき事項とともに、望ましい協力の在り方を、令和4年3月18日に取りまとめまして公表したところでございます。

主な内容につきましては、資料の下にございますとおり、5つあります。

1つ目が、内航海運業法の改正に伴って、法律改正の内容の概要を書いております。

2つ目が、望ましい取引の在り方ということで、取引相手との対話による丁寧な協議や、原価計算に基づく見積書等を用いた料金協議をすることが望ましいといった内容を記載させております。

3つ目が、船員の労働環境を守るため、それぞれの関係者が果たす役割ということで、船

員の労務管理について、オペレーターとオーナー、荷主とオペレーター、それぞれの果たす役割が記載されております。

4つ目が、安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例ということで、その課題への取組例を記載しております。

最後が、安定的な内航輸送の維持のための4つのステップということで、内航輸送の現状や課題等を関係者間で共有しまして、PDCAサイクルを回していこうという内容を記載しております。

続きまして7ページ目でございます。こちらは、荷主業界と内航海運業界の連携強化を目的に、それぞれの課題を共有する場ということで、平成30年2月に協議会というものを設置しております。メンバーとしましては、荷主企業、内航海運事業者、行政から構成されております。また、産業基礎物資の輸送品目ごとに、部会も開かれております。

詳しい構成員につきましては8ページ目になっております。

続きまして9ページ目でございます。先ほどご説明しました協議会というのは実務者レベルで構成されているものでございましたが、こちらは内航業界と荷主業界双方の経営層、ハイレベルのメンバーから構成される会議体となっております。こちらにつきましては、両者の理解と協力を醸成していく場ということで設定しておりまして、第1回として、令和4年3月29日に開催しているところございまして、第2回については、今年度開催する予定で調整しているところでございます。

簡単ではございますが、説明は以上となります。

【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、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、内藤内航海運効率化対策官は、所用により退席されます。

(内藤内航海運効率化対策官退室)

【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。

【岩下労働環境技術活用推進官】 船員政策課の岩下でございます。説明をさせていただきます。

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5年4月1日現在のデータでございまして、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5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1,291事業者で、27事業者減少しております。船舶数は3,012隻で、60隻減少、船員数は2万3,753人ということで、166人減少となっています。また、船員数の内数は、組織船員数が7,227人で、69人減少しております。

次に資料5でございますが、全国内航鋼船運航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、下の資料説明でございますとおり、令和5年5月に支給された賃金の実態について、未組織船に乗り込む船員を対象に、141隻、職員886人、部員192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でございまして、賃金が最も高かった者が、年齢44歳で賃金の計が90万5,857円でした。また賃金が最も低かった者が、20歳で24万円、こちらは最低賃金より4,700円高い金額となっております。

下の部員の表ですが、賃金が最も高かった者が、45歳で62万5,575円でした。また、賃金が最も低かった者が、38歳で19万3,000円、こちらは最低賃金より9,150円高い金額となっております。

次に資料6でございます。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いないものでございまして、また、平成18年をご覧くださいと、こちらは諮問されている年ではございますが、額の改定が行われなかったことからバーで示しております。

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年未満の者となっております。令和3年から令和4年にかけてはそれぞれ1,000円のアップということで、令和4年、一番下でございますが、職員Aが25万1,750円、職員Bが23万5,300円、部員Aが19万3,150円、部員Bが18万3,850円となっております。

続きまして、資料7でございます。資料7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ページ目でございますが、こちらは内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金決定状況でございます。地方運輸局の決定分を各局別にまとめている資料でございます。

最も高いところが、いずれも近畿となっております。近畿の欄をご覧ください。近畿の職員Aにつきましては25万4,000円。はしけ長も同額でございます。職員Bが23万7,550円、部員Aが19万5,250円、部員Bが18万5,950円となっております。職員A、Bにつきましては大臣決定額よりも2,250円高い金額、部員A、Bにつきましては2,100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ころでございます。

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ございます。令和5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のとなつてございますので、こちらは参考にさせていただければと思います。

次のページにお進みください。こちらは消費者物価指数の10大費目を比べたものでございます。令和2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。

左上の欄、総合で見てもまいりますと、平成30年から上昇し、一昨年の令和3年については100ポイントを下回りますが、昨年はさらに上昇を示し、対前年比2.5ポイント上昇となっております。下の各月の部分で見ますと、令和4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、上の1の表の(2)産業別最低賃金というのが特定最低賃金という区分に該当します。決定件数で226件、適用労働者数で291万1,800人となっております。

次のページでございます。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4年度の地域別最低賃金の加重平均額は961円と、対前年度3.33%の上昇となっております。その下の段の産業別最低賃金の全国加重平均は943円で、対前年度2.17%の上昇となっております。

続きまして、次のページでございます。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が目安をお示した後、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。令和5年度、一番下でございますように、中央最低賃金審議会の結果が7月28日に出ておまして、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41円、Bランク40円、Cランク39円とする答申が示されております。

次のページでございます。地域別最低賃金額の一覧でございます。右側の令和4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1,072円、逆に最も低い最低賃金額は、D欄の青森県をはじめ10県の853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219円となっております。

なお、厚生労働省の報道発表によりますと、本年8月18日に全ての都道府県で令和5年の地域別最低賃金の答申がなされております。全国加重平均額は、令和4年度から43円引上げの1,004円となっておりますので、併せてご報告いたします。

最後に、次のページ、給与勧告の実施状況等ということで、人事院勧告の状況を表してございます。本年度につきましては、一番下でございますように、ベア率0.96%となっております。

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。

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。よろしいでしょうか。

それでは、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。

ただいまのご説明を踏まえまして、本年度、令和5年度の最低賃金の改正について、まず労使双方、ご意見を伺いたいと存じます。いかがでしょうか。どなたからでも。

遠藤委員。

【遠藤委員】 全日本海員組合の遠藤でございます。

本日は、全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会が設置されて1回目でございますけれども、やはり最低賃金は、内航海運業界において、能力の優れた船員を確保することに役立つものというふうに考えておりますし、賃金の上昇によって優秀な船員を雇い入れることが容易にもなるんじゃないかと考えております。さらには、船員とその家族の生活が安定することによって、船員としての質的向上の増進がもたらされることへもつながるのではないかとこのふうにも考えております。

昨今では少子高齢化の進行や出生数の減少に伴う人口減少により、あらゆる産業で後継者の確保が困難となる時期がさらに早まることが予期されるとの観点から、人材確保については、陸上諸産業との競合も加速していくと言っても過言ではありません。

既にご承知のとおり、昨年来からの物価上昇もそうですけれども、このような背景もあり

ながら、事務局からも説明がありましたので詳細は割愛いたしますけれども、陸上の最低賃金は大幅な改善がなされております。海員組合の今次協約改定交渉の妥結結果を見ましても、諸手当、それからベアの改善ということで、満額回答という労使交渉の結果もございません。

このような状況を踏まえましても、自船完結、それから職住一体の海上という特殊な環境下で働く船員については、陸上の水準以上に最低賃金を大幅に引き上げなければならないと考えておりますし、その引上げ水準の具体的な金額の如何によっては、船員の確保、育成にも大きく影響を及ぼすのではないかというふうに考えております。

本年5月8日から、新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が2類から5類に移行されるなど、コロナ禍以前の日常が戻りつつあります。これまで縷々述べてまいりましたが、現状や考え方などあらゆる観点を踏まえ、総合的に判断しても、内航の最低賃金は大幅な引上げが必要不可欠でありますし、さらに目指すべきは、ほか地域や他産業が追従できないであろう、ダイナミックな内航最低賃金を引き上げなければならないというふうにも思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ほかにかがでしょうか。村田委員。

【村田委員】 私のほうから少し現状の相互理解という点でお話をさせていただきたいと思ひます。

先ほどの内航の現状についてのご説明にもあったとおりですが、荷動き、内航船の主要統計による2023年上半期輸送実績、貨物船については、主要カーゴであります鋼材において、鋼材需要の不振から輸送需要が低水準で移行しております。年度末の一層の盛り上がりというの見受けられず、13%減となっております。

また、原料、セメントや鉄鋼の需要減少に伴う原料輸送の減少というのも継続して、8%減。紙、パルプについては、一部木材輸送が旺盛ではありましたが、紙は減産により減少傾向、こういうことで6%減。雑貨においても、コンテナ等は堅調であったんですが、セメント等の不足というのも4%減である。

一方で、自動車においては供給制限の解消が見られ、23%増という大幅な回復傾向にあると、こういう明るい面もあるということです。

また輸送船についてですが、黒油は製油所間の転送も減少傾向ということで、前年、福島

沖地震の影響による石炭火力停止に伴う石油火力発電向け需要増の反動減というのもあって、10%減。また白油は、移動制限の緩和によりジェット燃料の需要が回復したものの、ガソリンの需要等が減って、全体的には1%程度の減ということでありました。

ということで、手放しでこれから回復していくんだという状況にはないという、非常に足元が厳しい状況が続いている。こういう点をご理解いただきたい。

また、先ほど我々の業界のお話がありましたけれども、会員数も114社減となって、隻数も60隻減。総トン数では大型化ということで増やしたものの、ここ5年間で見ても、船社が15.1%減、隻数も338隻減ということで、非常に厳しい経営を強いられているのが現状であります。

内航船員の現状としては、令和4年10月の時点で2万1,092名となっており、昨年対比410名の減員となったと報告されておりました。平成26年から令和3年まで、8年間船員数は増加してきましたが、ここに来て減少に転じており、今後高齢者の退職が明るみに出ているという点で警戒を強めている、こういうことでございます。

アンケート調査によりますと、船員不足の現状は、停船には至っておりませんが綱渡り状態という回答が48%、既に運航に支障が出ているというのが13%、2、3年後には停船が発生するんだという方が20%と、この今回の調査で若年船員の定着率にも触れておりますが、1年から3年未満で退職される方が28%、3年以上5年未満で退職される方が24%と、若年層の定着率にも課題がある、こういうことでございます。

こういう状態で、またこの物価の上昇、我々経営については、船費面で非常に大きな影響が出ております。特に部品、またドックという点では、一部業者の淘汰によって、部品の供給が、通常1か月、2か月のところが見通しが立たない。現在内航船ではハッチやカバーがなくて船が竣工できない、そういった状況も続いております。またクレーン等の油圧機器の供給不安の問題等も発生している。ドックも値上げの要請とともに、やはりドック工員の働き方改革、人員不足によって工期が大幅に延びるということで、不稼働期間が増えて船主経営を圧迫しております。

これからこの船員確保、育成を考える上では、最低賃金の見直しというのは避けて通れない、そういう認識というのを我々も強く持っております。お互い厳しい環境ではございますが、労使相互の理解の下で最低賃金の妥結出来るよう希望を持っております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。中本委員、お願いします。

【中本委員】 全日本海員組合の中本でございます。

まず今年の最低賃金の考えといたしまして、当然昨年以上、これまでにない水準での改善は必要不可欠と思っております。

その理由の一つとしては、先ほどと重複しますが、事務局からの報告にもあったとおり、陸上の最低賃金が全国平均で、43円と大幅な改善が図られたことにあります。この43円というのは、アップ率に直すと4.47%も上がったこととなります。その4.47%も上げた理由としては、昨年の改善では追いつかないぐらい物価が上昇していたことや、人材不足の解消に向けて、陸上ではこのような改善が図られたものだと思っております。

海上におきましても、人材不足が喫緊の課題となっている中で、陸上は時給で43円アップになりますので、これを単純に月160時間の月給に直したところも加味しながら、改善の金額を決めていかなければならないと思っております。

使用者側が先ほど言われました苦しい状況、それは確かに否定するものではありません。確かに輸送量はまだ回復していないと思います。ただ、コロナ禍が終わり、個人消費とかの需要が回復していて、輸送量もこれから回復するのではないかなと期待はしております。そのような中で、支払い能力とかはあると思いますが、当然として物価の動向、労働者の生活の苦しさを十分に加味しながら、改善していかなければならないと思っております。

海上労働者の船員というのは、海上での船内生活という、特殊な労働環境下で働いていることも踏まえて、昨年よりさらに踏み込んだ、大幅な改善に向けて検討していただきたいと思っております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ただいま、労使双方からそれぞれのご意見を伺ったところでございます。そのご意見を伺いましたところで、一層の歩み寄りを進めてまいりたいというふうに存じますので、ここでこの場を一旦クローズして、労使委員の間でお話をしていただきたいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 それではこれから、場所をつくってございますので、労使委員それぞれ、その場に移ってお話を進めていただきたいと存じます。ただ、あまり時間を取れませんので、20分程度でお願いいたします。それでは、よろしくお願いたします。

(中 断)

【野川部会長】 それでは、お疲れさまでございました。

話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。

遠藤委員、お願いします。

【遠藤委員】 お時間いただきましてありがとうございました。労使で解決すべく協議を行いましたけれども、今年是他産業、四囲の状況を見ても、労使とも、賃金を改善しないといけないという方向性については一致しているところです。具体的な賃金の引上げる水準については、やはり高水準で解決ないし改定されてきているという結果もあるので、もう少し時間をかけて検討すべきじゃないかということで、本日段階では終了しております。

以上です。

【野川部会長】 使用者、何かコメントはございますか。

【村田委員】 お話があったとおり、少子高齢化の背景と陸上産業の労働力不足が重なるということから、最低賃金の改正というのは喫緊の課題、こういうことで、お互いベクトルとしては同じ。ただ、陸上産業も含めた他産業のアップ額というのが、非常にインパクトとして大きいということで、引き続きその額についての調整というのをもうちょっと丁寧に協議したい、こういうことでございます。

【野川部会長】 分かりました。膝を交えて労使でお話合いをいただきましたが、本日のこの専門部会では結論が得られなかったということで、さらに話合いをしたほうがよい、よりよい結論を得るために一層話合いを進めていただきたいというように思います。その上で再度専門部会を開催し、結論を得るということにしたいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 一言部会長として申し上げておきますが、この最低賃金専門部会は、労使の合意によって最低賃金が一定の方向に決まれば、それをもって最低賃金とするという慣行になっております。やはり労使自治という観点からすれば、最終的には我々公益委員が案を示すことになるとしても、そうではなくて、主体的に労使の自治できちんと決めることができたという形になるのが、最も望ましいこととございますので、最終的には公益委員に任せようというようなお考えはどうか控えていただいて、本当に労使で決めるという方向でお話合いを進めていただきますよう、切にここでもお願いしておきたいと存じます。

それでは、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。

【前里労働環境対策室長】 事務局でございます。次回の専門部会の日程でございますが、10月2日、月曜日、13時より、場所は本日より異なりまして、この中央合同庁舎3号館の11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 —