

令和6年9月10日（火）15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、定刻より少し早いですけれども、皆様お揃いですので、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。

私は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、議事を務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。

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日付け諮問第457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、海上旅客運送業最低賃金及び漁業（かつお・まぐろ）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、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します。

最初に、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。

【前里労働環境対策室長】 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。

【前里労働環境対策室長】 関係船員を代表する委員として、井上委員です。

【井上委員】 井上です。よろしくお願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 遠藤委員です。

【遠藤委員】 遠藤です。よろしくお願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 関係使用者を代表する委員として、阿南委員です。

【阿南委員】 阿南でございます。よろしくお願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 村田委員です。

【村田委員】 村田です。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、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いたします。

内航課の中村内航海運効率化対策官です。

【中村内航海運効率化対策官】 中村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 角野船員政策課長です。

【角野船員政策課長】 角野です。どうぞ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】 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。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。資料はお手元の資料、31ページのもので、各ページの右下に通し番号を振っておりますので、ご確認をお願いいたします。

不足等ございましたら、事務局までお申しいただければと思います。

それでは、まず、議題1「専門部会長の選任について」ですが、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。

いかがいたしましょうか。

【村田委員】 野川委員を推薦したいと思いますが、いかがでしょうか。

【前里労働環境対策室長】 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)

【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、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、早速、議事を進めてまいりたいと存じます。

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、諮問の趣旨につきまして、事務局よりご説明をお願いいたします。

【角野船員政策課長】 事務局より、諮問の趣旨についてご説明申し上げます。

本年度（令和6年度）につきましては、詳しくは後ほどご説明いたしますが、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。

【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。

【岩下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いては、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21日付けの官報に公示し、意見の提出を求めたところ、9月4日の期限までに意見の提出はございませんでしたので、ご報告いたします。

【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「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。

【中村内航海運効率化対策官】 海事局内航課の中村でございます。私から、内航海運の輸送の現状についてご紹介させていただきます。

まず、9ページをご覧くださいませでしょうか。こちらの資料は内航海運の輸送の現状の資料でございます。一番上にありますとおり、皆さん、ご存知かと思えますけれども、国内貨物輸送の全体の約4割、あと産業基礎物資の約8割をこの内航海運が運んでございます。我が国の国民生活と経済活動を支える必要不可欠なライフラインだということでございま

す。

こういったもののほかにも、紙とかパルプといった製造工業ですとか、農林水産品といった貨物輸送も担っております。

また、この物流の2024年問題を受けまして、トラックから船舶へのモーダルシフトや、食料安全保障の強化、インバウンドの受入れ強化に伴う海上輸送の需要の増加についても、今、内航海運に求められる役割はますます大きくなってございまして、この内航海運における安定的な輸送を確保することが重要だと考えてございます。

下の箱のところに、「海上輸送需要の増加」というところがございまして、ここでまず、内航、フェリーやRORO船の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させようと、これは政府の方針で、物流革新緊急パッケージでこのように定められたところでございます。

また、この食料安全保障の強化や、石油製品需要の急増もあって、航空機燃料の需要拡大もございまして、内航海運に求められる役割はますます大きくなってくのではと考えてございます。

次のページをお願いいたします。続きまして、事業者数と船腹量の推移です。下にグラフがございすけれども、まず、この内航海運事業者数の推移ということで、全体として10年間で13%減少してございます。特に船主、オーナーは大体24%も減少している状況でございます。

一方で、右側のグラフで、内航船の船腹量ですけれども、隻数ベースでは減っているところでございます。この青い棒グラフになります。

一方で、1隻当たりの平均総トン数、この赤い折れ線グラフですけれども、上昇してございまして、船舶の大型化が進んでいることは言えると思っております。

次のページをご覧ください。11ページでございます。

続きまして、内航海運業が直面する課題についてのご紹介でございます。課題は2つございます。

まず1つが、事業基盤が脆弱だということ。こちらは、内航海運業界は荷主よりも立場が弱いところもあるということで、荷主との対等な立場での取引が難しい。さらに、収益性が低いということがございます。その中でも特に99.7%は中小企業で、事業基盤が脆弱だということでございます。

こういった状況から、内航海運業の経営力の向上を図るということ。それと、荷主との取引環境の改善を促すことが必要だと考えております。

続きまして、船員の不足でございます。内航海運の船員の皆さんは50歳以上が5割を超えているということでして、今後の退職に伴う船員不足が予想される。加えて若年船員の方々は少し増えている傾向がございますけれども、定着率に課題がある。さらに、有効求人倍率は増加傾向にありますけれども、既に船員不足の状況が生じているということでして、こういった生産年齢人口の減少を見据えつつ、船員の業務効率化など内航海運業の生産性向上を進めていくことが重要だと考えてございます。

12ページをお願いします。改正内航海運業法による取引環境の改善のための措置ということで、ご紹介させていただきます。令和3年度にこの「海事産業強化法」が成立・公布されまして、令和4年度からこれに伴いまして内航海運業法が改正になりました。この中で特徴としましては、荷主・オペレーターに対して、船員の労務管理への配慮を求める仕組みを構築するとともに、契約内容を「見える化」して、適切な運賃・用船料の収受につなげるという内容となっております。

この下の絵にいろいろ描いてございますけれども、1つ、荷主に対するオペレーターが法令を遵守するための配慮義務ですとか、国土交通大臣による是正勧告・公表制度を創設するという。さらに、オペレーターに対して船員の過労防止措置を義務付けるとか、国土交通大臣による安全確保命令の発出、加えて、荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーとの間の契約の書面交付を義務付け、契約事項を法定化することがなされて、現在に至っております。

続きまして、13ページをご覧ください。内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドラインの策定でございます。今、お話ししました、この内航海運業法の改正といった内容を「働き方改革」とか、「取引環境改善」、「生産性向上」のための各種取組をさらに実効性のあるものにするということでして、荷主とオペレーター、オーナーがそれぞれ遵守すべき事項をガイドラインという形にしまして、令和4年3月18日に公表しております。具体的な中身はこちらに書いてあるとおりでして、こういった内航海運業法の内容について、またさらに皆様の理解を深めていただくような形になってございます。

続きまして、14ページをご覧ください。今年度、令和6年度の私ども内航課の取組でございます。この内航海運業の取組環境改善・生産性向上ということでして、商慣行への対応ということで、私どもは令和6年度に調査を行ってございます。背景はこちらにありますとおり、取引環境を改善するためには、この内航海運業界は商慣習がいろいろとあるということですので、こういった商慣行の実態を把握しまして、改善することを課題としま

して、調査事業を行ってございます。

内容としては、商慣習の実態調査をまず行う。さらに、商慣習の改善事例といった、いい取組を調査する。こういった調査結果を踏まえまして、荷主と内航海運業者の間での商慣習改善に向けた方策の検討を行うところをごさいます。具体的には、この「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」、「安定・効率輸送協議会」という、荷主とオペレーター、オーナーの対話の場を国土交通省が設けまして、こういった場で商慣習の対応についての情報共有ですとか、意見交換を行うことを考えてございます。最終的には、こういった調査とか検討を踏まえまして、今のガイドラインを改訂することを考えておりまして、こういった改訂したガイドラインを荷主の皆様、内航海運の皆様にも周知しまして、内航海運全体の商慣習見直しですとか、取引環境改善・生産性向上につなげていきたいと考えてございます。

続きまして、15ページをご覧ください。取引環境改善の取組の1つとして、「みんなで創る内航」推進運動というものを私どもは始めてございます。これは、内航海運全体の取組の推進ということで、内航海運業の魅力を高める。さらに、内航海運業への求職者を増やすことを目的としておりまして、具体的には働き方改革とか、取引環境改善、生産性向上の取組を自主的に行っている内航海運事業者を世の中に情報発信しまして、求職者に訴求することを取り組んでございます。

具体的には、こういった働き方改革などを自主的にやっているところに「自主宣言」という形でやっていますよということを宣言していただきまして、その会社のお名前を国土交通省のホームページで公表します。それと併せて、右側にありますマークを自由に使えるようにしまして、各社が独自でこういった取組を進めていますということをPRしていただくという形でございます。

こういったもので内航海運業について皆様に知っていただく機会を増やす。さらに、求職者への訴求力を向上させるということで、業界全体の働き方改革、取引環境改善、生産性向上に向けた機運の醸成を図っていききたいと考えてございます。

続きまして、16ページをご覧ください。現状ですけれども、今こちらにある会社が参加しておりまして、こういったところで少しずつ浸透してきてまいりまして、今も申請は幾つかきております。今後、私どもとしましては、こういった取組をどんどん広げていきまして、内航海運業について、より皆様に知っていただきたい。こういった生産性向上などに取り組んでいることをアピールしていきたいと思っています。

具体的に皆さんが自主的に宣言していただきますのは、この右側の取組事例にあるように、船員

のワークライフバランスを重視した勤務ローテーションを変更するとか、労務負担軽減設備を入れるといったことを皆さん、取り組まれているということでございます。

続きまして、「安定・効率輸送協議会」のご紹介でございます。先ほど少しご紹介しましたが、荷主と内航海運業との連携強化を目的にしまして、国土交通省も一緒になって情報交換、情報共有を検討する場を定期的で開催してございます。構成員は、以下の資料の通りでございます。最近ですと、こちらにあります開催実績の通りでございます。

18ページをご覧ください。こちらの「安定・効率輸送協議会」の構成でございます。荷主、内航海運、行政のこういったメンバーが参加しております。

最後に19ページのご紹介でございます。「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」というものも定期的で開催してございます。こちら船員の働き方改革とか、内航海運の生産性向上、取引環境について意見交換をするものなのですけれども、こういったところで、内航海運業と荷主業界双方の経営層と行政からなる懇談会も開催しております。令和6年度は5月に第2回を開催いたしました。こういった内航海運と荷主との対話の場を定期的で開催することで、内航海運の取引環境の改善とか商慣習といったところを荷主、内航海運業者のみんなまで考えていけるようにしていきたいと考えております。

以上で、私からのご説明を終わらせていただきます。

**【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、ご質問等ありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

村田委員、お願いします。

**【村田委員】** 内航船員の数については言及されていなかったのですけれども、資料によると、2万1,425人で、333人増加という資料を拝見したのです。この数字自体が合っているかどうかというのと、今、学校の定員数とか、伸び悩むような状態になっている現状からいくと、333名増加しているというのは信じ難くて、その数字は今回の資料に入っていないので、即答でなくても結構ですが、分かる範囲でご説明いただければと思っています。

**【野川部会長】** いかがですか。お答えできる範囲でお願いします。

**【中村内航海運効率化対策官】** 海事局内航課でございます。こちらの数字は船員政策課からご提供いただいた数字なので、そこについて内航課から正確な回答はこの場でもできないのですけれども、よろしいでしょうか。

【野川部会長】 角野課長、お願いします。

【角野船員政策課長】 今、内航課からあったとおり、船員政策課で取りまとめている数字でございまして、我々、法律に基づいて、いろいろ皆様にご協力いただいて、定期的に統計を取っております。それに基づいた数字だということで、私としては認識してございます。それ以上の説明が今できませんので、改めて委員には様子をお伝えしたいと思います。確かに実感と合わないのかもしれないのですが、数字としてはこのように出てきているということ。新規の就業者は、直近では少し減少している年もございますが、近年は増加しているというようなデータもありますので、かつ、中途で入ってくる人も数字としてはなくはないのだということも聞いておまして、そのようなもののトータルの数字がこの数字に出てきているのではないかなと思ってございます。いずれにしても、今この時点で、どのような根拠に基づく、どの統計でやっているのかというのが手元にございませぬので、正確には申し上げられませぬけれども、私からはこのように補足させていただきます。

【野川部会長】 どうぞ、村田委員。

【村田委員】 分かりました。去年も同じ質問をさせてもらったと思うのですが、人数についての部分も、最低賃金の専門委員会として、動向を毎回言ってもらえたら、ありがたいなと思います。密接する部分もあるかと思っていますので、ひとつそういった観点で、できる範囲で結構ですから、開示いただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

【野川部会長】 はい、角野課長。

【角野船員政策課長】 すみません、7月で人が変わってございまして、そういった面では、昨年の議論をきちんと私自身がフォローできていなかったということかと思っております。大変申し訳ございません。頂いたご指摘を踏まえて、出せる数字、資料を踏まえて、きちんとご説明できるように対応するようにいたしたいと思います。

【野川部会長】 よろしく願いいたします。統計の取り方について、ずっと同じやり方でやってきているのでしょうか。例えば、統計の取り方のこの部分が変わったということがあれば、それによって変わる場所もあるかもしれませんが、同じやり方でやってきて変わる数字というのは、そのまま事実を反映していると考えざるを得ないので、でも、そうだとしたら、どうしてそのような事実になっていて、それが実感と必ずしもそぐわないのかということコメントしていただくと確かに参考になるかもしれませんね。よろしく願いします。

【角野船員政策課長】 承知いたしました。



【村田委員】 お願いします。

【野川部会長】 ただいまの中村内航海運効率化対策官のご説明につきまして、ほかにご質問等ございますか。よろしいでしょうか。

では、特にないようでしたら、内航課の中村内航海運効率化対策官は所用により、これで退席されます。どうもありがとうございました。

【中村内航海運効率化対策官】 どうもありがとうございました。失礼します。

【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。

【岩下労働環境技術活用推進官】 事務局より説明いたします。資料4、通し番号20ページをご覧ください。

こちらは、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6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ている資料でございます。一番下の「計」をご覧ください。令和6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1,268事業者、23事業者減少となっております。船舶数は3,018隻で、6隻の増加。船員数は2万3,727人ということで、26人の減少となっております。また、船員数の内訳といたしまして、組織船員数が7,376人と、149人増加となっております。

次に、資料5、通し番号21ページをご覧ください。こちらは全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査の資料でございます。本調査でございますが、下の資料説明にありますとおり、未組織船に乗組む船員を対象に、令和6年5月に支給された賃金の実態について、134隻、職員830人、部員223人について調査、集計したものでございます。

上半分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57歳で、計が91万5,000円。また、最も賃金が低かった方が49歳、26万9,100円です。こちらの最も低かった者については、最低賃金額より1万150円高い金額となっております。

下の表に移りまして、部員についてですが、賃金が最も高かった者が56歳で、76万円。また、賃金が最も低かった者が25歳で、19万3,550円です。こちらも最低賃金額より2,500円高い金額となっております。

次に、資料6、通し番号22ページをご覧ください。こちらは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、諮問はさ

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、バーで示しているもの  
でございます。

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を職員Bとしておまして、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4年から令和5年にかけては、職員A・B、部員A・B、それぞれ7,200円アップということで、現在は職員Aが、25万8,950円。職員Bが、24万2,500円。部員Aが、20万3,500円。部員Bが、19万1,050円となっております。

次に、資料7、通し番号23ページをご覧ください。こちらは最低賃金の改正に係る参考資料となっております、1枚おめくりいただきまして、通し番号24ページをご覧ください。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、職員A・Bにつきましては、大臣決定額よりも2,550円高い金額、部員A・Bにつきましては、1,750円高い金額となっております。

次に、通し番号25ページをご覧ください。こちらは、費目別、世帯人員別標準生計費でございます、令和6年4月現在のそれぞれの費目別に、また、世帯人員単位での標準的に係る生計費を比較した資料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。

次に、通し番号26ページをご覧ください。こちらは消費者物価指数の10大費目を比較した資料でございます、一番左側の列に「2年100」とありますとおり、令和2年の物価指数を100といたしまして、年ごと、月ごとの推移を示した資料でございます。左から2列目にあります「総合」で見まいりますと、令和3年については、100を下回りますが、令和4年、昨年と上昇を示し、令和5年では105.6、前年比3.3ポイントの上昇となっております。

下半分の月別指数を見ますと、令和5年1月以降、100を超える数値で推移している状況でございます。

次に、通し番号27ページをご覧ください。こちらは陸上労働者の最低賃金に関する決定方式や、適用労働者数等を示した資料でございます。

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、一番上の表1（2）にありますとおり、「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224件、適用労働者数で283万3,300人となっております。

次に、通し番号28ページをご覧ください。こちらは地域別・産業別最低賃金の全国加重平均額を示した資料でございます。令和5年度の地域別最低賃金の加重平均額は、一番上の中央にありますとおり、1,004円と、対前年度上昇率では4.47%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の加重平均は、合計欄にありますとおり、970円で、対前年度上昇率では2.86%の上昇となっております。

次に、通し番号29ページをご覧ください。こちらは地域別最低賃金額改定の目安の推移を示した資料でございます。陸上労働者の最低賃金は、厚生労働省に設置されている中央最低賃金審議会で賃金改定の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仕組みとなっております。

令和6年度の中央最低賃金審議会の結果が、本年7月25日に出ておりまして、本年の各都道府県の引上げ額の目安については、一番下にありますとおり、ABCランクともに50円とする答申が示されております。

次に、通し番号30ページをご覧ください。こちらは、地域別最低賃金額の一覧でございます。右から2列目の令和5年度最低賃金額で見まいりますと、最も高いところはA欄の東京で、1,113円。最も低い最低賃金額は、C欄の岩手県で、893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220円となっております。

なお、厚生労働省の本年8月29日付の報道発表によりますと、全ての都道府県で令和6年度の地域別最低賃金の答申がなされておりまして、全国加重平均額は昨年度から51円引上げの1,055円、対前年度上昇率では5.07%となっておりますことを併せてご報告いたします。

次に最後のページですが、こちらは給与勧告の実施状況等で、人事院勧告の状況を示しております。一番下の令和6年度ですが、ベア率2.76%となっている状況でございます。

簡単ではございますが、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。よろしいでしょうか。

それでは、次に議題3に進みたいと存じます。議題3は「全国内航鋼船運航業最低賃金の改正について」でございます、こ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6年度の最低賃金の改正についてご意見を伺いたいと存じます。労使それぞれからこの場でご意見を伺います。いかがでしょうか。

はい、遠藤委員。

**【遠藤委員】** 海員組合の遠藤です。よろしく申し上げます。

本日は、全国内航鋼船運航業の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、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なものと考えております。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、船員としての資質向上の増進がもたらされることへもつながると考えております。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。内容詳細につきましては割愛いたしますけれども、陸上の最低賃金につきましては、大幅な改善がなされている状況もございますし、厚生労働省からも賃金の引上げ状況のデータも発表されております。また、本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、ベア満額回答という労使交渉の結果もございます。このような状況も踏まえまして、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、陸上の水準以上に船員の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。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考えております。いろいろお話させていただきましたけれども、現状や考え方など、あらゆる観点も踏まえましても、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、他地域や他産業が追従できないであろうダイナミックに内航最低賃金を引き上げなければならないと思っております。ぜひとも最低賃金を引き上げる水準への覚悟とアグレッシブな姿勢で臨んでいただいて、大幅な賃金の水準をお願いしたいと考えております。

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。

村田委員、お願いします。

**【村田委員】** 現状把握という点で、お話しさせていただければと思います。内航輸送量

についてですが、前年度対比1.1%減ということで、平成2年度をピークに44%以上減少しております。また、内航船5,055隻ということで、先ほども説明があったとおり、隻数については146隻の減少ということで、総トン数については約46万総トンの増加ではございますが、隻数についても減ってきているということでございます。事業者数2,957者、また、休止が262者ということで、船主、貸渡業を中心に経営が非常に厳しくなっている。この現状を映し出していると思います。867者、貸渡業者がいる中の6割が一杯船主ということで、非常に厳しい経営を日々されているという現実も認識いただきたいと思います。

昨年、7,200円で、ベア以上の妥結ということで、ベアが6,000円、6,040円だったかな。このような数字を我々業界としても、今の船員不足、また、船員の雇用・育成で不安を感じているという点で、大幅に改善をしていたところでございます。ただ、先ほどもお話があったように、最低賃金との実態との差が非常に縮まってきている。我々も実態の把握という点では、ヒアリング程度でございますが、最低賃金との差が非常に均衡してきているような現実でございます。この実態をもう少し把握する必要があるとは思いますが、私どもとして、この最低賃金をさらに大幅に上げるという点では、業界としての不安を感じているところでございます。ここ数年申し上げているとおり、船員の確保・育成という点が喫緊の対応をしなければいけない事項というのは十分理解しております。ですが、そういった現実的な数字という点も話合いで詰めていければと思っております。

私からは以上です。

【野川部会長】      ありがとうございます。いかがでしょうか。

井上委員。

【井上委員】      よろしく願いいたします。

まず、今年の最低賃金の考え方といたしまして、昨年以上の大幅な水準の改善が必要不可欠であると考えております。なぜそのように考えたかというところにつきましては、先ほど事務局からも説明がありましたとおり、陸上の最低賃金が昨年より、それ以上に大幅に引き上げられており、金額でいうと51円上がっているという状況にあります。この51円をアップ率に直すと5.07%で、陸上においても、物価の上昇であったり、もちろん、海上もそうですけれども、人材不足がある中で、大幅な改善がなされたのではないかと考えております。海上においても人手不足で船員不足と言われる中で、陸上がこれだけ大幅な、時給での51円という改善をしている中で、これを月給に直せば、これに160時間を加えて、あ

る程度月給がこれぐらいになるだろうという部分も出てくるかなと思いますけれども、それぐらいに大きく改善しなければいけないと考えております。

先ほど、使用者側から状況ということで、内航の状況を言っていた中で、もちろん、否定するところではないとは思っております。そのような状況でも支払い能力はあると思いますが、物価の動向であったり、労働者の生活の苦しさを十分に加味しながら改善しなければいけないと思っております。ですので、今年度についても、昨年以上にさらに踏み込んだ改善が必要であると思っておりますので、ご検討をよろしくお願いいたします。

以上です。

【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。

阿南委員、お願いします。

【阿南委員】 先ほど遠藤委員、井上委員からもお話を伺っていて、当方側としまして、内航業界の抱える問題は第一、これに尽きると思うのですが、人材確保が最重要課題だと思っております。確保なくして育成もないわけでございます。それで、最低賃金の、一昨年から続くアップ状況については世間の風潮と言いますか、いろいろな政治的な発言の流れ等を鑑みますと、ある程度のことは考えなければいけないのかなということもありますし、この最低賃金というものがどれほど重要視されているかということも重々承知の上でございます。それと、魅力の1つとして、改善の必要があるのかなということも感じていることは感じております。ただ、先ほど村田委員が申し上げましたとおり、この最低賃金に、どのような言い方をすればいいのか分かりませんが、抵触するじゃないですけども、これによってかなり経営状況が悪化することもございます。今回、第1回目でございますけれども、最低賃金につきましては、春闘の結果と同様には早急に考えられないのかなという感じでございます。それと、まだまだ春闘の結果における各会社に対する、地味な言い方をしますと運賃だとか、そういったものもまだまだ上がっていない、補填されていない部分もございまして、各会社、村田委員の関係組織と私の関係組織と違いますけれども、どのように先行きがなっていくのかという不安要素もありますので、最低賃金につきましては早々に先ほど遠藤委員が申し上げましたダイナミックな考え方とか、そういったことではなく、積み上げて議論の末に決めていきたいという感じでございます。だから、陸上のほうが51円上がった。陸上の、こんな言い方をしたら失礼かもしれないけれども、パートタイマーの1時間当たりの、先ほど160時間に換算すればとか、給与に換算すればとかありましたけれども、このことに関しましては非常に熟慮しないといけないかなということをお使の使用者側

としては考えている次第です。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。ご出席を賜りました関係委員から、一通りご意見を賜りまして、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、この場を一旦クローズしまして、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、いかがでしょうか。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、あまり時間は取れませんので、20分程度で労使による直接のお話合いをお願いしたいと存じます。部屋を用意してございますので、そちらにお移りの上、お話合いをお願いいたします。

( 中 断 )

【野川部会長】 ありがとうございます。お疲れさまでした。

それでは、お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。

はい、遠藤委員。

【遠藤委員】 時間を頂きまして、ありがとうございます。労使で解決に向けてということで話し合いました。最低賃金の引上げについての方向性は同じベクトルだということで、考え方については労使双方一致しているのですけれども、最低賃金を引き上げる水準でマッチングできるように、論議を重ねたのですが、本日段階ではなかなか合意には至らなかった状況でございます。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。使側から何かつけ加えてのコメントはございますか。

はい、村田委員。

【村田委員】 先ほど遠藤委員のお話にあったとおり、今回はある程度踏み込んだ形での話合いができたのかなと思います。時間の問題もあって、お互い妥結まではいかなかったのですが、状況をお互い認識し合えたものと思います。引き続き、時間をかけて交渉したいと思います。

【野川部会長】 ありがとうございました。

本日は労使の間での一致は得られなかったということでございますので、もう一度、この

場を設けて、検討を進めていきたいと存じます。日程等につきましては、また後で事務局からあると存じますが、いつも申し上げることでありますが、一言、私から皆様に申し上げたいのは、最低賃金の審議会という場で、民間の労使が話し合っ、その結果が審議会の結論になるという仕組みは、国の仕組みの中でも大変珍しいものであつて、しかし、貴重なものであると思います。労使の話し合いと合意によって最低賃金額が決まるという仕組みが十分に活かされず、最終的に公益委員の提案によって決まるということが続いていきますと、三者構成それ自体に対する疑問が各方面から出されてまいります。最低賃金も、労使の意見については、別途聞いた上で、審議会の場では公益委員だけで決めればいいのではないかという意見がどんどん強くなってくる懸念がございますので、私はそれを大変由々しいことだと思っておりますので、可能な限り、私ども公益委員の側からの提案によって決まるのではなくて、労使の合意によって最低賃金額が決まるように、ぜひ努力をしていただきたいと思ひます。今日から次回のこの場だけではなく、それまでの間でもどうぞ労使の話し合いの機会には十分にあると思ひますので、そういった努力を重ねていただくことを切に要望したいと思ひます。

その上で、本日の審議会につきましては、以上をもちまして、最低賃金の改定に関わる審議は全て終了いたしました。皆様のご協力が無事予定された時間内に終了いたしまして、厚くご礼を申し上げます。これにて、全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会は終了いたしますが、次回の話し合いの場をこの場で設定いたしたいと存じますので、事務局からその点についてお願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 ありがとうございます。次回の日程でございますけれども、11月18日月曜日、13時からの予定でお願いしたいと思ひます。場所は改めてご案内させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

事務局からは以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。2か月以上ございますので、ぜひその間で話し合いを詰めていただくよう、お願ひしたいと存じます。

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、ご出席を賜り、ありがとうございます。

— 了 —