

令和6年10月11日（金）10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

【前里労働環境対策室長】 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。

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。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、お手元の資料1、通し番号4ページになりますが、本年7月24日付、諮問第457号船員に関する特定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、船員部会運営規則第12条第5項の規定に基づき、専門部会長より、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、資料の通し番号2ページの委員名簿のとおりです。

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。

まず初めに、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。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】 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、関委員です。

【関委員】 関と申します。よろしくお願いいたします。

【前里労働環境対策室長】 山口委員です。

【山口委員】 山口といいます。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、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、内航課の関根専門官です。

【関根内航課旅客航路活性化推進室専門官】　　関根でございます。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】　　角野船員政策課課長です。

【角野船員政策課長】　　角野でございます。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】　　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】　　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25ページもので、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、事務局までお申し出ください。

それでは、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。

【遠藤委員】　　野川委員にお願いしてはいかがでしょうか。

【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を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、この審議が円滑に進みますよう鋭意努めてまいりますので、何とぞよろしくお願いいたします。

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】 諮問の趣旨についてご説明を申し上げます。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、ご質問等はございますか。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】 ご報告いたします。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日付の官報に公示し意見の提出を求めましたところ、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。

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。

【関根内航課旅客航路活性化推進室専門官】 海事局内航課でございます。国内旅客輸送業の概要ということで説明させていただきたいと思いますので、資料の7ページ以降、8ページをご覧くださいませでしょうか。

まずは国内旅客船事業の概況でございまして、フェリーや旅客船ですけれども、日本各地で地域の住民の移動手段、それから物流などを担う重要な交通インフラになっておりまして、一方で、また地域の魅力を生かした船旅というのが各地で実施されておりまして、観光分野からも地域経済を支えているというものになっております。

国内旅客航路なのですが、資料の真ん中の枠内に航路数を示させていただいております

けれども、幾つか種類がございまして、1つ目は青色の一般旅客定期航路事業、これは長距離フェリーとか離島航路など、航路を決めて、時間も決めて定期的に運航するというものになります。公共交通としての旅客船事業としては、この一般旅客定期航路事業が該当するイメージになります。一般旅客定期航路事業は現在512航路あり、そのうち離島航路が283航路となっております。グレーのところでお示ししている特定旅客定期航路事業ですが、特定の者の需要に応じて航路を定めて定期的に運航するもので、スクールボートとか、特定の会社の従業員さんを運ぶとかいった形になっておりまして、こちらは数が少なく、全国で11航路となっております。

緑色でお示した旅客不定期航路事業ですけれども、こちらは航路は定まっているのですが、不定期で運航するというものになります。屋形船とか遊覧船などの事業が該当します。お客さんが少なければ、運航を取りやめるといったこともあり得るような業態になっております。旅客不定期航路事業は1,209航路あるということでございます。一応これ以外に、クルーズ船のように航路が決まっていないもの、海上タクシーのような旅客定員が少ないものもあるのですが、こちらはこれらの数には含まれておりません。

下のグラフにお示ししておりますとおり、事業者数全体に大きな変動はありません。この赤いグラフですけれども、少し増減はあるのですが、目立って大きく減る、増えるということはないという一方で、青色の折れ線グラフにお示したとおり、輸送人員が長期的に低下傾向にある。平成23年頃からは横ばいで推移していたのですが、平成30年、令和元年のあたりから、新型コロナウイルスの影響により大きく減少していたと。令和4年度はこうした影響が徐々に緩和されておりまして、前年度比28.8%増と。ちょうどコロナで落ち込んだ輸送量が戻ってきているところでございます。コロナの前からそうなのですが、旅客船事業は航路維持が大きな課題となっております。訪日外国人旅行者を含む観光事業の取り込みというのが航路活性化に向けて重要であると考えております。

続きまして、資料の9ページをご覧くださいと思います。一般旅客定期航路事業者の経営及び旅客船の船齢状況についてということで、一般旅客船定期航路事業者、長距離フェリー航路事業者につきましては、先ほど申し上げましたとおり、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による落ち込みから回復の途上にあるという状況でございます。

まず資料の左下の枠内でお示したとおり、一般旅客定期航路事業者の2022年度の平均売上高が6億8,300万円。これは前年度が5億2,700万円でしたので、回復してきていると。平均収支率が前年度は89%だったのですが、ようやく100%になった

ところでございます。右の長距離フェリー事業者でございますが、平均売上高が138億2,000万円、前の年が110億6,600万円でしたので、回復してきていると。同じく平均収支率が108%、前年度は100%でした。

ということで、コロナの落ち込みからは回復しつつあるところなのですが、これとは別に、原油価格高騰の影響を受けまして燃料費が上がってきているという問題がありまして、下の費用割合という円グラフですけれども、一般旅客定期航路事業者で言えば、2022年度は燃料費が全体の31%を占める。コロナ前の2018年度は25%でしたので、割合が増加している。その右の長距離フェリー航路事業者については燃料費が38%、2018年度は30%でしたので、割合が増加しているということで、いずれにせよ30%を超えるという割合になっておりまして、予断を許さない状況が続いているところでございます。

また、船舶の耐用年数である14年以上の老齢船の隻数比率を右下に記載させていただいておりまして、近年、75%を超えて推移してきたのですが、2022年現在で2,102隻中1,644隻が14歳以上、船齢14年以上となっております、約80%を占めております。

続きまして、10ページの資料になります。国の支援制度を紹介させていただきます。旅客船事業で言うと、離島航路に運営費の補助があるのですが、これは唯一かつ赤字の航路のみが対象になっておりますので、ほかの事業者さんも含めてご利用いただける制度として、訪日外国人旅行者受入環境整備事業というのを説明させていただきます。

先ほど申し上げましたとおり、地域の公共交通としての旅客船事業を守っていくためにも、旅行者の観光事業の取り込みが重要になっておりまして、こちらの事業は、外国人受入れのための体制がまだまだ整っていないような公共交通機関などに受入環境を整備するための支援を行う事業でございます。公共交通におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援するということで、下に写真などを掲載させていただいておりますが、例えば多言語対応で言いますと、日本語しか記載していなかった看板を多言語で記載した看板に変えとか、ほかにデジタルサイネージといって液晶モニターのようなものに時刻表を写すとか、そういった設備投資の支援を行わせていただいております。

そのほか、無料Wi-Fiサービスやトイレの洋式化、これは洋式化だけではなくて、

多目的トイレの設置・改造ということでバリアフリーのような目的にも使えるものになっております。そのほかキャッシュレス対応、スマートフォン用の充電環境の確保、旅客施設や車両の移動円滑化というバリアフリーのようなメニューがございます。移動円滑化で言うと、一番右の写真ですが、船内座席の個室寝台化というのが船独自のメニューとしてございます。そのほか、スロープ設置などの費用も支援しております。

補助率はメニューによって違うところがあるのですが、基本的には3分の1ということで、離島航路の事業者さんだけではなくて、他の公共交通事業者さんも幅広く使っていただけるという制度になっております。

甚だ簡単ではございますが、私の説明は以上とさせていただければと思います。どうも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、ご質問等はございますか。よろしいでしょうか。

特にないようでしたら、内航課関根専門官は所用により退席されます。

【関根内航課旅客航路活性化推進室専門官】 どうも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、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】 資料4、通し番号11ページをご覧ください。こちらは海上旅客運送業のうち、国土交通大臣が決定する最低賃金の適用対象事業者数、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す。地方運輸局ごとにまとめたデータとなっております。

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、まず事業者数は65事業者で、1事業者減、船舶数は121隻で、5隻増加、船員数は3,274人で、153人減少しております。また、一番右の船員数の内数ですが、組織船員数が3,122人でございまして、184人の減少となっております。

次に、資料5、12ページをご覧ください。こちらは海上旅客運送業船員賃金実態調査でございまして、一番下の資料説明のとおり、令和6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9隻、職員66人、部員59人について調査を行い、集計したものでございます。上の表は職員のものでございまして、賃金が最も高かつ

た者が年齢49歳、賃金の計が75万3,500円となっております。賃金が最も低かった者で77歳、計が25万6,000円、この最も低かった者について、最低賃金額より250円高い賃金額となっております。下の表は部員でございますが、賃金の最も高かった者が年齢62歳、賃金の計が45万4,985円。賃金が最も低かった者が69歳で、19万3,000円、この最も低かった者は、最低賃金額より100円高い賃金額となっております。

次に、13ページをご覧ください。海上旅客運送業の最低賃金の改正状況でございます。これまでの改正の経緯を記載したものでございます。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、18年をご覧くださいますと最低賃金額の欄にバーが3つ並んでおりますが、こちらは諮問は行いましたが、額の改定がなかったものをバーで示しているものでございます。一番下の令和5年が、昨年度改定された現行の最低賃金額になります。職員25万5,750円、事務部職員20万750円、部員は19万2,900円となっております。

次に、14ページをご覧ください。令和6年度労使間協定賃金でございます。この調査は18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。この表は、仮に船員未経験者で、一番若くして乗船して1か月間フル乗船した場合の、恒常的に毎月支払われる最低賃金の対象となる賃金を算出したものでございまして、表の右から3つ目の区分に合計とございますが、この賃金の合計が最低賃金額と比較すべき額となっております。まず職員でございますが、D社が最も低くなっております。合計のところ25万8,000円、その右は最低賃金額との差額を示しております。最賃額より2,250円高いという状況になっております。

次に、15ページをご覧ください。事務部職員の表になります。こちらは3社を比較した表でございます。最も低い賃金額はb社、賃金の合計が21万4,740円、最賃額との差が1万3,990円高い状況となっております。

次に、16ページをご覧ください。部員の表になります。18社を比較したものでございまして、最も低い賃金がBb社、賃金の合計が19万5,000円、最賃額との差が、最賃額より2,100円高い状況となっております。

17ページ以降は最低賃金の改正に係る参考資料となっております。次の18ページをご覧ください。こちらは海上旅客運送業最低賃金決定状況でございます。各地方運輸局長が決定する最低賃金の現在の最賃額を記載してございます。最も額の高いところで

いきますと、職員は関東と神戸でございまして、25万5,800円、大臣決定の最賃額よりも50円高くなってございます。部員の最も高いところは関東でございまして、19万4,400円、こちらは大臣決定の額より1,500円高い金額となっております。

次に、19ページをご覧ください。費目別、世帯人員別標準生計費でございまして、令和6年4月現在の、それぞれ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資料となっております。こちらは参考にさせていただければと思います。

次に、20ページをご覧ください。消費者物価指数で10大費目を比較した資料でございまして、一番左の列に「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、各年ごとの推移、月別の推移を示した資料となっております。左から2列目にあります総合で見えてまいりますと、令和3年については100を下回りますが、令和4年、昨年と上昇を示しまして、令和5年では105.6、前年比で3.3ポイントの上昇となっております。下半分の月別指数で見ますと、令和5年1月以降、全て100を超える数値で推移している状況でございます。

次に、21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。まず最低賃金には、地域別最低賃金と特定最低賃金の2種類がございます。表の1（1）にあります地域別最低賃金、こちらは決定件数が47とございますが、47都道府県で決定していることを示してございます。この地域別最低賃金は、船員法の適用のある船員には適用はございません。船員の最低賃金は特定最低賃金に該当するのですが、表の1（2）にございます産業別最低賃金というものが特定最低賃金の区分に該当します。こちらの表は船員を除いた陸上労働者に限ったものでございますが、右側、決定件数で224件、適用労働者数で言いますと、283万3,300人となっております。

次に、22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、一番上の中央にあります1,004円、対前年度上昇率では4.47%の上昇となっております。その下の産業別最低賃金の全国加重平均は、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、23ページをご覧ください。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の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と

いう仕組みになってございます。令和6年度の中央最低賃金審議会の結果が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、A、B、Cランクともに50円とする答申が示されております。

次に、24ページをご覧ください。こちらは地域別最低賃金額一覧でございます。右か
ら2列目、令和5年度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,
113円、最も低い賃金額は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、この表に
ございませんが、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5.08%となっておりますこと
を併せてご報告いたします。

次に、25ページをご覧ください。こちらは給与勧告の実施状況等ということで、人事
院勧告の状況を示しておりますが、一番下の令和6年度、ベア率2.76%となっている状
況でございます。

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、ただいまのご説明につきましてご質問等はございますか。

井上委員、お願いいたします。

【井上委員】 井上です。よろしくお願いします。

先ほどの説明の中の資料5、12ページで2点ほどお伺いしたいのですが、職員の賃金
で、賃金が最も高かった者の本給が30万4,000円、合計額が75万3,500円とい
うことで、単純に75万から30万を引くと45万となり、資料説明に書いてあるとおり、
いろいろな手当が含まれていると思いますが、本給より手当のほうが多いというところで、
手当の細かい内訳がわかれば教えていただきたいということが1点目です。

2点目は、職員の賃金が最も低かった者で、年齢が77歳と結構高齢だと感じまして、
安全面などは大丈夫なのかというところでご質問したいと思います。よろしくお願いします。

【野川部会長】 事務局、お願いします。

【岩下労働環境技術活用推進官】 事務局でございます。大変申し訳ないのですが、こ
の内訳は細かくお示しすることはできませんが、今言われた職員の最も高かった者、45

万円ほど差がございますが、本給、家族手当、職務手当、その他恒常的に支払われる手当、及び航海日当の合計ということで、私がいろいろデータを見てきた感覚では職務手当が大きく影響するなという感覚ではおりますが、具体的にどの手当が幾らということはここでは申し上げられません。

また、最も低かった者の25万6,000円、安全面での話ということでございますが、調査上のありのままの数字をここに出させていただいておりますので、安全面云々という話についてはこの場でご回答できるような手持ちの資料等はございませんので、ご承知おきいただければと思います。

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。

よろしいでしょうか。

それでは、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、労使それぞれからご意見を伺いたいと存じます。どちらからでも、よろしくお願いいたします。

はい、遠藤委員。

【遠藤委員】 遠藤でございます。

本日は海上旅客運送業最低賃金専門部会が設置されて、1回目ということですが、最低賃金は旅客船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にもなるのでは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というふうにも考えております。

昨今では、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ないでしょうか。既にご承知のとおり、一昨年から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については割愛いたしますが、陸上の最低賃金は大幅な改善がなされておりますし、厚生労働省からも賃金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、ベアは満額回答という労使交渉の結果もございます。

このような状況を踏まえましても、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し、その引上げ水準の具体的な金額のいかんによっては、船員の確保・育成にも大きく影響を及ぼすものではないかと考えております。

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、総合的に判断いたしましても、旅客船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引上げが必要ではないかと考えております。ぜひとも最低賃金を引き上げる水準への確保と、そのような姿勢で臨んで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。いかがでしょうか。

山口委員、お願いいたします。

【山口委員】 山口でございます。よろしくお願いします。

現在の物価上昇とか、今、説明がありましたとおり、それから遠藤委員が今申されました船員の確保を考えると、最低賃金のアップはやむなしという考えで私はおります。ただ、多くの会社は運航費の大なところを占める燃料費高騰で、企業としての存続危機に陥っている会社もあるということを忘れてはならないと考えております。現在の燃料油の激変緩和措置、これも年内までしかアナウンスされておりません。その先、不透明な状況となっております。再度、今は円安も進み、それに加えて、中東情勢の不安で燃料油の高止まり、こういう形で行ったときには、本当に、来年以降の経営不安というのが物すごく大きなものになってきていると考えます。

コロナ禍が過ぎて、インバウンドの増加とか、あと人流の復活、2024年問題と、業界としては明るい話題と取られることが結構言われていたのですが、現実的にはその恩恵を受けている会社はごく一部、全ての会社には行っていないということをご理解していただけたらと思っております。アップに対して決して否定的ではないのですが、長距離フェリーから、いろいろ小規模の事業者から全て入っている交渉になりますので、その全てを考えながらの交渉をしていただけたらと思っております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

井上委員、お願いします。

【井上委員】 井上です。

まず今年の最低賃金の考え方としましては、当然、昨年以上、これまでにない水準での改善が必要と考えております。その理由につきましては、先ほど遠藤委員と重複するところもありますが、事務局からの報告があったとおり、陸上最低賃金が全国平均で51円と大幅な改善が図られたというところにあります。この51円を上げた理由として、陸上最低賃金の昨年は43円の改善となっておりますが、それでも追いつかないぐらいの物価の上昇や人材不足の解消に向け大幅な改善が図られたのだと思っております。もちろん海上においても、現在、船員不足と言われている状況の中で、陸上産業との人材確保競争が始まっております。その中で、やはり大幅な改善は必要不可欠であると考えております。

また、使用者から先ほど言われましたとおり、コロナ禍が明けてまだこれまでの状況まで戻っていないこと、燃料費の高騰など今後の状況が先行き不透明という部分は確かにあると思います。そこは否定できない部分はあると思いますが、やはり大幅な改善は必要であるというところで、ぜひ検討いただければと思います。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。関委員。

【関委員】 関でございます。

弊社の現状につきまして、少しお話しさせていただきたいと思います。弊社は北海道と利尻島、礼文島、それから奥尻島という離島を結ぶ定期航路を運航しておりまして、先ほどからコロナ禍のお話が出ておりますが、このコロナ禍によりまして3年間で大きな損失を抱えることになりました。よって、国のコロナ融資をはじめ、資本金劣後ローンなどを導入することとなり、現在に至っているところでございます。その影響と、もちろん輸送量が激減したことから、一昨年の10月より、そのうちの奥尻島を結ぶ航路が国庫補助航路というふうになりました。したがって、この10月に稚内、利尻、礼文航路と奥尻航路を分けて、それぞれ現地に本社を置いて、さらに札幌にホールディング会社を設置して経営しているところでございます。

コロナ禍が明けて、昨年はコロナ禍前の75%、今年はもう少し増えると思ったんですけども、80%程度の回復しかしておりません。これは旅行の形態が変わって、国内ツアーの減少と旅行そのものの減少が原因となっており、インバウンドについては、弊社航路については、多分、コロナ前よりも増加傾向であります。まだまだほかの航路は数量が少ないところでございます。一方、費用につきましては、先ほどから申し上げてい

るとおり、燃料費の高止まりによってこちらの負担が大きく増加しております。

したがって、経営状況は非常に厳しく、損失を抱えながら経営することを今後も予想しております。弊社に限らず、中小企業が経営する中・近距離航路、それから離島航路はぎりぎりの経営を続けている会社がほとんどでありますので、そういったこともこの中では加えさせていただきたいと思っております。

【野川部会長】 ありがとうございました。

労使それぞれから満遍なくご意見をいただきましたが、加えて、何かご発言はございますか。

よろしいでしょうか。

それでは、そろそろ、双方のご意見につきまして歩み寄りを進めてまいりたいと存じます。この場を一旦クローズいたしまして、労使委員の間で膝を詰めて、率直なお話をさせていただきたいと思いますが、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、場を用意してございますので、あまり時間を取れませんので20分程度という目安でお願いいたします。

それでは、お移りください。今、ご案内をいたします。

（ 中 断 ）

【野川部会長】 お疲れさまでした。それでは、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】 お時間をいただきまして、ありがとうございます。限られた時間ではあったんですけども、その中で意見交換、それから情報交換を行いながら議論等を進めてまいりましたが、最低賃金を上げるという中では同じベクトルだという共通認識ではありますが、本日の段階では引き上げる賃金の水準のところ、なかなか折り合いがつかないという状況でございます。

以上です。

【野川部会長】 使用者側で何か補足、はい、山口委員。

【山口委員】 お時間をいただきまして、ありがとうございました。今、遠藤委員から話がありましたとおり、こちらと両者の意見、思うところを十分果たさせていただきました。ただ、今日の段階では結果として出せるものがまだない。ですから一応、今後、持ち

帰ってきちんとまたやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

ありがとうございました。

【野川部会長】 ほかに補足等、よろしいでしょうか。

本日の専門部会では結論に至らなかったことから、さらに話し合いをしたほうがよりよい結論が得られるということで、今後、労使双方で話を詰めていただいた上で、再度この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。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】 それでは、私からコメントを申し上げます。これはいつも申し上げていることですが、この最低賃金部会は公労使という３者構成で成り立っておりまして、労働組合側と使用者側とが話し合っ、合意した内容で最低賃金額が決まるというのが原則でございます。このように国の審議会で、民間の労使がその合意によって結果を実質的に決めるというような仕組みは大変異例なもので、しかし、大変重要なものであると思っております。上から下へのトップダウンではなくて、要するにお上が決めるのではなくて、労使が自治で決定することが制度的に担保されているという、大変重要な、あるいは貴重な仕組みとなっております。

そこで私がお願いしたいのは、最終的に労使の合意が得られない場合は、もちろん公益委員がご意見を申し上げてそれで決まるということになりますが、それは言わば最後の砦でございます、原則は労使が合意の上で決定することでございます。それをよく踏まえていただいて、次回のこの専門部会が開催されるまでの間も、ぜひ労使の間で話し合いを詰めていただいて、次回の会議では労使の自治によって、合意によって最低賃金額が決まるという形になることを強く、私としては希望したいと存じます。

それがもし公益委員の意見によって決まるようなことが常態化いたしますと、そもそも３者構成というのは無意味ではないかと。お上がトップダウンで最低賃金も決めればいいじゃないかということになってしまう。それは大変由々しい事態ですので、そういうことにならないよう、この３者構成というのはILOが設定して、国際的にも一般的な、国際標準の仕組みでありますので、それが生かされるように鋭意努力していただきたいと、このように存じますので、よろしくお願いいたします。

それでは、これで本日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】 ありがとうございます。

それでは、事務局からでございますけれども、次回の専門部会の日程でございます。次回は11月15日金曜日、15時から、場所は本日と異なりまして、中央合同庁舎3号館8階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した。

— 了 —