

令和7年9月8日（月）13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

【成瀬労働環境対策室長】 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成瀬でございます。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。

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。本専門部会は資料1、通し番号4ページのとおり、本年7月17日付、諮問第482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、いか釣り）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て、当該事項の調査・審議を行うために設置されたものでございます。

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、資料の通し番号2ページ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、小西委員。

【小西委員】 小西です。よろしくお願いいたします。

【成瀬労働環境対策室長】 野川委員です。

【野川委員】 野川です。よろしくお願いいたします。

【成瀬労働環境対策室長】 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。

【成瀬労働環境対策室長】 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。

【成瀬労働環境対策室長】 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。

【成瀬労働環境対策室長】 恒川委員です。

【恒川委員】 恒川でございます。よろしくお願いいたします。

【成瀬労働環境対策室長】　　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。

【成瀬労働環境対策室長】　　後藤船員政策課長です。

【後藤船員政策課長】　　後藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【成瀬労働環境対策室長】　　船員政策課の尾崎課長補佐です。

【尾崎船員政策課課長補佐】　　尾崎でございます。よろしくお願いいたします。

【成瀬労働環境対策室長】　　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。どうぞよろしくお願いいたします。

【成瀬労働環境対策室長】　　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。お手元にあるかと思います。資料は25ページものの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。不足等がございましたら、事務局までお申し出ください。大丈夫でしょうか。

それでは、早速、議題へ入らせていただきます。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。いかが取り計らいましょうか。

遠藤委員、お願いします。

【遠藤委員】　　野川委員にお願いしてはいかがでしょうか。

【成瀬労働環境対策室長】　　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、皆さん、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【成瀬労働環境対策室長】　　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

つきまし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、審議が円滑に進むよう努めてまいりたいと存じますので、どう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。

【後藤船員政策課長】 船員政策課長の後藤でございます。私のほうから説明させていただきます。

諮問の趣旨についてでございますけれども、本年度、令和7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、あるいは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。

【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、質問等はございますか。

恒川委員、お願いします。

【恒川委員】 今の諮問の趣旨の説明の中に、本年度、令和7年度の組織船員の春闘の結果というふうに説明があったと思うんですけれども、それと、この最低賃金との具体的な関係について教えていただきたいと思います。

【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】 事務局の岩下でございます。

本最低賃金の調査審議については、基本的には未組織船員の最低賃金を組織船員の最低賃金に近づけるべく、審議をいただくものでございます。そういう意味で、組織船員の最低賃金は非常に重要なポイントとなっております。

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。よろしいでしょうか。

【恒川委員】 ありがとうございます。

【野川部会長】 それでは、ほかにございますか。

特になければ、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。

【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18日付の官報に公示し、意見の提出を求めたところ、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「国内旅客運送業の概要」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】 それでは、資料の説明をさせていただきます。資料7ページから1枚おめくりいただきまして、国内旅客船事業の概況という資料をご覧いただければと思います。

上のほうから説明させていただきますが、フェリー、旅客船は日本の各地で地域住民の移動手段や物流を担う重要な交通インフラでありまして、また、それだけのみならず、地域の魅力を生かした船旅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ます。

現在の状況でございますが、2つ目の四角、国内旅客航路は、一般旅客定期航路事業517航路と書いてありますが、1つ下の国内旅客船航路事業の航路数という箱に全体像をまとめさせていただいております。こちらに記載しているのが、令和7年4月1日時点の航路数になっております。旅客定員12人以下の航路、海上タクシーなどの登録事業というものがございまして、こちらは除いておりまして、許可に係る3事業の航路数を記載させていただいております。

一般旅客定期航路事業517航路とありますが、下の円グラフで言うと青い部分になります。一般旅客定期航路事業というのは、航路を定めて定期的に運航するもので、長距離フェリーとか離島航路などが該当します。517のうち245航路が離島航路以外の一般航路、272航路が離島航路となっております。一般旅客定期航路事業につきましては、次の資料でまたもう少し説明を加えさせていただきます。

特定旅客定期航路事業15航路というのがございまして、これが真ん中の箱で言うグレーの部分になります。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、あるいは特定の会社が従業員さんを運ぶために運航するものなど、運送

の対象が限られるものとなっております。

3つ目が旅客不定期航路事業1, 1 1 3航路、こちらが下の緑色の部分になりまして、航路を定めて不定期に運航するものとなっております。具体例としては、屋形船、遊覧船等が該当いたします。

そのさらに下に、国内旅客船事業の輸送量の推移ということで、棒グラフで事業者数を、折れ線グラフで輸送人員を使って、事業者数と輸送人員の推移をまとめていただいております。ご覧いただきますと分かりますとおり、棒グラフのほうはやや変動はあるのですが、長期で見てもさほど大きな変動はないという一方で、輸送人員については長期的に低下傾向にあるというところで、ここで右下の折れ線の下がり具合を見ていただければ分かりますとおり、新型コロナウイルスの影響で近年は大きく減少しておりました。コロナ禍が終わった後の動きとして、令和5年度も回復傾向にありまして、前年度比16.5%増となっております。ただし直近の数字、約7,370万人を輸送人員として記載しておりますが、コロナ前の平成30年度と比べるとまだ8割強程度の数字、令和元年度と比べましてもまだ9割強の数字ということで、コロナ禍以前の輸送実績に戻ってはいないという状況でございます。

コロナ禍以前からそうなのですが、今も厳しい状況ですので、航路維持が大きな課題であります。地域住民の皆様の足としてだけではなくて、訪日外国人旅行者を含む観光需要の取り込みが航路活性化に向けて重要であると考えております。こちらのスライドが許可事業、3つの事業全体の概況ということでございました。

1枚おめくりいただきまして、これは3つの事業のうち、長距離フェリーや離島航路などが該当する一般旅客定期航路事業の経営状況と、それから、旅客船の船齢状況の説明資料です。一般旅客定期航路事業者全体及びそのうちの長距離フェリー航路事業者、ともに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は回復傾向にありまして、平均売上高につきましては前年度を上回っております。

下の左側と真ん中の箱に、一般旅客定期航路事業者全体、そのうち長距離フェリー航路事業者、それぞれの平均売上高を記載させていただいております。一般旅客定期航路事業者につきましては7億4,500万円、これが2023年度の実績でございます。2022年度は6億8,300万円でしたので、それに比べると売上げは増加している一方で、昨今の物価高の影響を受けまして、平均収支率は99.8%、100%にやや届かないという状況で、売上高は前年に比べて増加しているんですけれども、平均収支率に関しては昨年からおお

むね横ばいという状況が続いております。右の長距離フェリー航路事業者の主な経営指標ということで、平均売上高を162億7,400万円と記載しております。2022年度は138億2,000万円でしたので、平均売上高としては伸びているのですが、こちらも同じく物価高等の影響を受けまして、平均収支率は107.7%と、昨年度からおおむね横ばいという形になっております。

物価の中で特に燃料費が、原油価格高騰の影響を受けて、全費用中の30%を超える割合になっており、一般旅客定期航路事業者全体で言うと、下の円グラフにありますが、燃料費が31%を占めると。長距離フェリー航路事業者につきましては、燃料費が費用全体の38%を占めるということで、原油価格高騰が予断を許さない状況が続いております。

こういった状況ですので、事業者さんのほうも追加の設備投資に回す資金がなかなかないという状況で、右下に旅客船の船齢状況のグラフを記載させていただいておりますが、船舶の耐用年数である14年以上の老齢船の隻数比率が、近年、75%を超えて推移しております。この直近の2024年現在では78%を占めております。こちらが一般旅客定期航路事業者の経営及び旅客船の船齢状況でございました。

1枚おめくりいただきまして、次のページ、国の補助金の一つをご紹介します。先ほど申し上げましたとおり、旅客船事業者さんは、観光事業の取り込みというのが一つ重要と考えておりますが、先ほど申し上げましたとおり、なかなか新規の投資に回す資金がないというところもございまして、こちらは観光庁予算による補助金ですけれども、訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、公共交通機関、これは旅客船も含まれますし、バスや鉄道なども対象になるのですが、公共交通機関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の取組を支援するというものでございます。

交通サービスインバウンド対応支援事業という名称で、補助率は一部を除き3分の1で、公共交通事業者さんに補助をさせていただくというものです。具体的な中身としましては、まず、多言語対応、外国人旅行者さんが見えになるに当たって、案内板とか船内放送などが日本語だけだと利用がしづらいということで、そういったものを多言語化する費用を補助対象にします。それから、外国人旅行者さんにニーズの高い無料Wi-Fiサービスとか洋式トイレの整備、あるいはキャッシュレス決済対応などを補助対象としております。右側に「非常時のスマートフォン等の充電環境の確保」と記載させていただいておりまして、この資料の中で、これだけ補助率が2分の1となっております。

その他の支援としては、下にございますとおり、旅客船で言えば、船内座席の個室寝台化

など、インバウンド旅客のための機能向上といった設備投資について支援をさせていただいているところでございます。

甚だ簡単ではございますが、私からの説明は以上となります。

【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。

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。ありがとうございました。

【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】 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、船舶数、及び船員数の令和７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ものとなっております。

一番下の計をご覧ください。令和７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６５事業者で増減なし、船舶数についても１２１隻で増減なし、船員数は３,８２６人で、２２２人増加しております。また、船員数の内数ですが、組織船員数が３,６７９人で、２２７人増加している状況でございます。

次に資料５、通し番号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７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６２人、部員６２人について調査を行い集計したものでございます。

上の表が職員のものでございまして、賃金が最も高かったのは、年齢５９歳、賃金の計が７５万５,６５０円。賃金が最も低かったのは、７４歳で２６万５,０００円。この最も賃金の低かった職員については、最低賃金額よりも２５０円高い賃金額となっております。下の部員でございしますが、賃金が最も高かったのは、年齢４３歳で、賃金の計が４７万円、賃金が最も低かったのは、７０歳で２０万２,０００円。この最も低かった部員は、最低賃金額より１００円高い賃金額となっております。

次に資料6、13ページをご覧ください。こちらは海上旅客運送業の最低賃金の改正状況でございまして、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、平成18年の欄をご覧くださいますと、最低賃金額にバーが3つ並んでおりますけれども、こちらは諮問をしたのですが、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6年というのが、昨年度改定されました現行の最低賃金額になります。職員は26万4,750円、事務部職員は20万9,750円、部員は20万1,900円となっております。

次に資料7、14ページをご覧ください。こちらは令和7年度労使間協定賃金でございまして、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。まず14ページですが、こちらは職員のものでございますが、仮に船員未経験者で一番若くして乗船し、1か月間フルに乗船した場合の、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、こちらに合計とございますが、この賃金の合計が最低賃金と比較すべき額となっております。職員では、H社が最も低くなっておりまして、賃金の合計が26万6,000円で、その右の最賃額との差ですが、最賃額より1,250円高いという状況になっております。

次に15ページですが、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して、最も低い賃金額はA社で、賃金の合計が22万4,090円、最賃額との差ですが、最賃額より1万4,340円高いという状況になっております。

次に16ページですが、部員の表になります。こちらは18社を比較したものでございまして、最も低い賃金はMm社で、賃金の合計が20万5,225円、最賃額との差ですが、最賃額より3,325円高いという状況になっております。

次に17ページ以降ですが、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。

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して、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おります。最も額の高いところでいきますと、職員は関東、近畿、神戸でございまして、26万4,800円、こちらは大臣決定の最賃額よりも50円高くなっております。部員の最も高いところも、関東、近畿、神戸でございまして、20万3,400円で、大臣決定の最賃額より1,500円高くなっている状況でございます。

次に19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して、令和7年4月現在の費目別に、世帯人員単位での標準的にかかる生計費を比較した資料と

なっております。こちらは参考にいただければと思います。傾向としましては、食料費で全て支出が増えているということございまして、総じて対前年増減で見ても、支出が増えているというような状況でございます。

次に20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、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年から上昇を示しまして、令和6年では108.5、対前年比で2.7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6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。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、決定方式別の最低賃金決定件数及び適用労働者数の表で、決定方式のところに（1）とございます。こちらに地域別最低賃金とございますが、決定件数47となっておりますけれども、これは各都道府県ごとに決定していることを示しております。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しますが、この表の（2）にございます、産業別最低賃金が特定最低賃金という区分に該当します。こちらの表は船員を除いた陸上労働者に限ったものになりますが、決定件数で224件、適用労働者数で295万6,900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6年度の地域別最低賃金の加重平均額は、一番上の右から2列目にありますとおり、1,055円となっております。対前年度上昇率では5.08%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1,006円、対前年度上昇率では3.71%となっております。

次に23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という仕組みとなっております。本年の賃金改定の目安ですが、先月、8月4日に答申が取りまとめられ、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ランク、Bランクは63円、Cランクは64円とする答申が示されております。

A、B、Cランクについては次の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列目の令和6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1,163円、最も低い最低賃金額はC欄の秋田県で951円となっております。なお、今年度の各都道府県の最低賃金の審議状況ですが、各都道府県の最低賃金審議会での答申がなされておりまして、全ての都道府県で最賃額が1,000円を超えることになる予定となっております。

最後に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でありまして、人事院勧告の状況を示しておりますが、一番下の令和7年度ではベア率が3.62%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、ただいまの説明につきまして、質問等が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「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。ただいまの説明を踏まえまして、本年度、令和7年度の最低賃金の改正について、皆様から御意見を伺いたいと存じます。労使それぞれご意見をお願いいたします。いかがでしょうか。

はい、遠藤委員。

【遠藤委員】 遠藤でございます。

本日は海上旅客船旅客運送業最低賃金専門部会が設置されて1回目というわけですが、やはり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も役立つものではないかと考えております。賃金の上昇によって、優秀な船員を雇い入れることも可能になるのではないかという観点からそのように考えております。

さらには、船員と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にもつながるのではないかと考えております。昨今では高齢化の進行、それから出生数の減少は止まるどころか、むしろ加速ぎみであるという観点から、人材確保については、陸上諸産業との競合も現在進行形だと言っても過言ではないのではないのでしょうか。既にご承知のとおり、先ほど事務局からも説明がありましたので、詳細等は割愛いたしますけれども、物価上昇もそうですが、陸上の最低賃金は大幅な改善がなされております。

今般、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。それから、海員組合の今次協約改定交渉につきましても、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。船員の最低賃金は具体的水準のいかんによっても、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。現状を踏まえまして、総合的に判断しても、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引上げの水準になら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を持って専門部会に臨んでいきたいと思っておりますので、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した。

ほかにいかがでしょうか。関委員、お願いいたします。

【関委員】 先ほど事務局から、国内旅客船事業の概況ということで説明していただきましたが、もう少し掘り下げて、私のほうからお話しさせていただきたいと思います。

昨年度、令和6年度に一般旅客定期航路事業の経営について、327社にアンケートを実施した結果、216社、約66%から回答がございました。そのうち約6割が生活航路、残りが観光航路を主に経営しております。また、そのうち60%が離島航路であり、離島航路のうち約7割、70%が補助金を受給している状況であります。昨年度、旅客定期航路事業に回答した船社が、「黒字」と回答した船社が37%、これは前年度とほぼ変わりません。また、3割の船社は、「前年度よりよくなった」と感じているということですが、コロナ禍前と比較すると「悪くなった」が「よくなった」を25%上回っていることから、コロナ禍前には戻っていない状況ということがここからも分かります。

昨年度、賃上げを実施した船社は約8割であります。その際、「今年度の賃上げを予定している」と回答した船社は約5割とのことでした。先ほどのご説明にもありましたとおり、費用に占める割合が約30%ほどある燃料費の高止まりの影響となっております。したがって、8割を超える船社から最も高い問題点として、燃料費の高止まりが挙げられております。

弊社、ハートランドフェリーという会社も同様に、昨年度は一昨年より売上げも伸びまし

たが、各種の補助金、助成金等を加えて、ようやく単年度の黒字となりました。しかしながら、今年度につきましては、昨年度より、旅客、車両ともに主要な輸送が減少しております。したがって、予断を許さない経営が続いております。

なお、先ほどの所有船舶の代替え時期のお話もありましたが、過ぎている船社については、約4割いるとのこと。理由は、資金のめどが立たないというのが最も多いということです。このことから、弊社を含めまして、多くの船社の経営状況はさらに厳しさを増しているということは変わりないかと思っております。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。この場で……井上委員、お願いします。

【井上委員】 井上です。よろしくお願いします。

まず、今年の最低賃金の考え方といたしまして、当然、昨年以上、これまでにない水準での改善が必要不可欠だと考えております。その理由の一つとして、先ほど事務局から報告があったとおり、陸上最低賃金の全国目安ということで、63円、64円と大幅な改善の目安が出たということがあります。この63円、64円をアップ率に直すと、昨年度よりも約6%上がったことになり、先ほどの説明で全国平均でも66円、1,000円を超していくという報告もあったとおりですが、その理由としましては、やはり昨年の改善では追いつかないほどの物価上昇、また人材不足の解消に向けて、陸上ではこのような大幅な改善が図られたのだと思っております。海上におきましても、やはり人材不足が喫緊の課題となっている中で、陸上は時給63円、64円のアップになりますので、単純に計算すれば、月の給料がこれぐらい上がるということも十分に踏まえながら、改善の金額を決めなければならないと考えております。

また、先ほど使用者側のほうから、苦しい状況について説明があり、それを否定するつもりもありませんし、もちろん支払い能力などもあると思いますが、当然、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。

また、旅客船の船員については、その地域に根づいた人を雇い入れることが実情となっておりまして、陸上企業との人材確保競争の中で、その人たちをどのように呼び込むか、どのように守っていくかが重要であります。それを踏まえて総合的に判断した結果、今年度も最低賃金については、昨年以上に高水準の改善が必要不可欠であると考えておりますので、よろしくお願いします。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。恒川委員。

【恒川委員】 先ほどは船員政策課のほうから、この最低賃金の成り立ちとか今回の諮問の趣旨もご説明いただき、今年から初めてこの委員になった私には大変勉強になりました。ありがとうございます。

私なりにこの最低賃金というものをいろいろと調べて、この委員会に、専門部会に臨んでいるわけですが、私が考える最低賃金というのは、本来、最低賃金法という法律の立法趣旨は、低廉な賃金に置かれている労働者の保護、これが最低賃金のもともとの法律の立法趣旨であって、船員の最低賃金は既に陸上の他産業と比較してかなり高いレベルにあり、この法律が想定する低廉な労働者の範疇を既に超えていると思っております。

先ほど船員を代表する委員の方々から言われております船員の魅力向上、それから、船員の確保・育成、陸上企業との競争というものを私どもも否定するわけではございません。人材確保が各企業の喫緊の課題であるということは、労使双方が共通認識するところであり、それを否定することではございませんが、そういう問題はこの最低賃金専門部会で話し合うことではないんじゃないでしょうかというところが、私がまず、最初に感じるところです。もちろん大切なところ、先ほど言った船員確保とか、そういうものについてはもっと別の場所で、いろいろなところで検討していくべきだと考えて、この最低賃金の専門部会ではそれを考慮する必要はないと思っております。

2番目に、先ほど関委員から説明し、深掘りをしました旅客事業の現状については、この最低賃金法で、最低賃金を決定する、検討する項目の大きな一つである事業の資金、支払い能力について、この業界は限界に達しているということを既に示しております。さらに、この後追加の引上げが行われるということは、そもそもの最低賃金法の法律の立法趣旨を逸脱していると言わざるを得ないと考えております。

最後に、私も実は船員の出身でございますので、海上労働の特殊性については十分理解しております。船員を雇用している各旅客船事業者も、当然そこは重々承知しております。だからこそ、現在の船員の最低賃金は陸上よりも既に高いレベルにあって、過去からずっとこのようなものが続いてきております。ただし、その結果、既に船員の最低賃金のレベルは、健康で文化的な最低限度の生活を営む水準は十分に確保されていると。さらなる最低賃金の大幅な引上げはもはや生活保障ではなく、事業の持続可能性を脅かす方向に作用します。

以上の理由から、今年度の最低賃金の改定については、過去２年連続の大幅な引上げの影響も踏まえ、今年度についてはできる限りの抑制的な水準であるべき。過去２年と、その辺りはバランスを取った最低賃金の決定がなされるべきだと考えております。

以上です。

【野川部会長】 それぞれのお立場から、今、率直なご意見を賜りました。そろそろ双方のご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て、労使委員の間で膝を詰めて、お話を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、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。部屋を用意してありますので、そちらのほうに移って、お話をお願いいたします。

（ 中 断 ）

【野川部会長】 お疲れさまでした。

それでは、話合いの結果について、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。労使で時間をいただいて、話合いを含めて労使で解決するべく、協議等々いたしました。結論から申しますと、本日段階ではなかなか水準どおりのマッチングといいますか、水準等に合意を見いだせなかったという状況となっております。

しかしながら、引き続き協議のほうは、専門部会以外のところで話をする機会等もありますので、その辺でもう少し詰めて、労使で合意が図られるよう協議を継続し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。ということで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、さらに話合いをしたほうがよりよい結論を得られるだろうということで、今後、労使双方で話を詰めていただいた上で、再度、専門部会を開催して結論を得ることにしたいと存じますが、それでよろしいでしょうか。

一言私から申し上げます。いつも申し上げていることですが、この最低賃金専門部会はどのように公労使３者構成で行っております。通常の審議会ですと、このように労働側と使用

者側が公益委員と全く同じ立場で議論に参加して、その合意で物事を決めるということは、実は審議会制度全体から見ると、大変珍しいやり方でございます。

そのやり方を取っているのは、何よりもこういう問題は、労働者側と使用者が自主的に話し合って合意をすれば、それを尊重すべきであると、公益は、そして国はですね。という考えに基づいている貴重な制度でございますので、どうか最終的に、もし労使の合意が整わなければ、我々、公益委員がイニシアチブを取って決めていくということになりますが、そういうことは本当は望ましくないことでございまして、労使でこのようにきちんと話し合っ
て合意しましたという形になるように、次のこの会議までまだ時間がありますので、その間にもぜひ積極的に話を詰めていただいて、次回のこの会議では合意の上で最低賃金が決まるようにご尽力をいただきたいと、このように思っております。

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
か。

【成瀬労働環境対策室長】 次回の専門部会の日程でございますが、10月6日月曜日の13時30分から、本日と同じ中央合同庁舎3号館11階特別会議室——ここですね——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 —