

令和7年9月19日（金）15時00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

【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成瀬でございます。船員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ページのほうをご覧ください。

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、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たものであります。

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、本日の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、西崎委員です。

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。

【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、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。

【成瀬労働環境対策室長】 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。

【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。

内航課の今西財務第一係長です。

【今西内航課財務第一係長】　　今西です。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。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。資料は33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。資料のほう、皆さん大丈夫でしょうか。不足等ございませんようでしたら、このまま続けさせていただきます。

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】　　野川委員を推薦したいと思います。いかがでしょうか。

【成瀬労働環境対策室長】　　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）

【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、審議が円滑に進みますよう努めてまいりますので、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。

議題の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。

【後藤船員政策課長】 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、その後、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、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。

それでは、続きまして、資料3「内航海運の現状」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。

【今西内航課財務第一係長】 内航課の今西と申します。改めてよろしくお願いいたします。

私からは、内航海運の現状と課題、そして現在の取組についてご説明申し上げます。

資料3の9ページをご覧ください。まずは、内航海運の現状についてご説明いたします。内航海運はご存じのとおり我が国の経済活動及び国民生活を支える極めて重要な輸送手段であり、その安定的な維持、発展が求められております。具体的に申し上げますと、国内貨

物輸送全体の約４割を担っており、特に石油製品、セメント、鉄鋼といった産業基礎物資の輸送においては、その約８割を占めております。また近年では、トラックによる長距離輸送から船舶輸送へのモーダルシフトが進んでおり、またインバウンドの需要拡大や、さらには食料安全保障、被災地の復旧・復興の観点からもこの内航海運の重要性というものは、より一層高まっていると考えております。

次に、１０ページをご覧ください。続きまして、内航海運業の事業環境と課題についてご説明させていただきます。内航海運事業者につきましては、ここ１０年で約１３％減少しており、特にオーナー、船舶を貸渡しする業種、こちらについては約２４％減少しております。こうした背景には、船舶を大型化し、１隻当たりの積載能力を高めることで少ない船でより多くの貨物を運ぶという、効率化の流れがあるものと見受けられます。

次に、１１ページをご覧ください。ここでは内航海運業界の構造的な課題についてご説明いたします。課題について大きく２つあると考えておりまして、１つが取引環境の不透明さでございます。９９．７％が中小企業である内航海運業者においては、荷主との力関係が不均衡であり、交渉力が弱く、適正な運賃や用船料の収受というところにまだまだ課題があると認識しております。

続いて２つ目でございますが、船員の高齢化と人手不足でございます。船員の約半数が５０歳以上を占めており、若年層の定着率というものにも課題があると認識しております。

こうした２つの課題に対応するために、取引環境の改善、船員の業務効率化、労働環境の改善が急務であると考えております。

次に、１２ページをご覧ください。先ほどお伝えした課題について、国交省で行っている様々な施策についてご説明させていただきます。まず、２０２２年に施行された改正内航海運業法により、荷主と海運業者の間での契約の書面化であったり、船員の労働環境に配慮した運航計画の策定というものが義務づけられております。

次に、１３ページをご覧ください。こうした法改正によって設けられた船員の働き方改革、生産性向上、取引環境の改善のための新たな施策につきまして、より実効性のあるものとするべく、内航課では「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」というものを策定し、これまで業界への周知を図ってまいりました。こちらについては、ガイドラインの内容ですけれども、具体的には望ましい取引環境の在り方であったり、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のほか、安定的な内航輸送においてそれぞれ事業者が

行っている改善事例等を紹介しているものでございます。

次に、14ページをご覧ください。こちらについては、先ほどご紹介したガイドラインではございますけども、こちらを昨年度改定したという内容になっております。昨年度は内航海運業における商慣習の実態調査というものを実施いたしまして、課題となっている内航海運業界での商慣習とその課題にどのように取り組んでおられるのかという事例を把握するとともに、その調査結果に基づいて、内航海運業者、荷主、国が参加する安定・効率輸送協議会という場を使って、今後どのように改善していくべきなのかということを議論いたしました。

その議論結果をガイドラインに反映し、第2版として令和7年3月に改めて公表させていただきました。特にどういった点を改善したのかというところですけども、原価計算に基づく価格協議や契約内容の明確化のポイントを追加したことに加え、安定的な内航輸送の確保に向けた改善事例というものを新たに追加させていただきました。

続いて15ページをご覧ください。こちらはまさに今、今年度実施している施策でございます。先ほども申し上げたとおり、荷主との交渉力が低いというところから、運賃・用船料についてなかなか適正な価格を収受できていないという現状を、先の商慣習の調査の中でもご意見としていただいたところでございます。

そうした中、運賃・用船料に関しての標準的な考え方というものを、荷主、内航海運業者、国の3者で改めて整理をし、費目ごとの定義を明確化することで、適正な価格交渉を推進する取組を現在進めております。

続いて16ページをご覧ください。こちらも今年度から新たに始めた取組ではございますが、補助金制度を通じて船員の働き方改革や荷役作業の効率化あるいは配船の最適化などについて、各内航海運業者が荷主と連携して取り組む内容について国から補助するという内容になっております。

続いて17ページをご覧ください。こちらは「みんなで創る内航」推進運動というものでございます。内航海運業者が働き方改革や取引環境改善に積極的に取り組んでいるということを、各事業者が自主宣言を行い、それを国が情報発信することで、業界全体の意識改革というものを進めております。

続いての18ページでは、実際に参加されている事業者様についてご紹介させていただいております。今、9月19日現在では63社が参加されておりまして、参加されている事業者におかれましては、海技者セミナーであったりあるいはホームページで自分たちがこ

ういう運動に参加しているということを発信し、求職者に魅力ある職場であるということを発信されているところでございます。

次に、19ページをご覧ください。ここからは荷主との対話に関する取組をご紹介します。内航海運の安定的な輸送体制を構築していくためには、荷主、オペレーター、オーナーの3者の連携が不可欠であります。そのため国土交通省では、荷主業界と内航海運業者との連携強化を目的に、それぞれの間で内航海運の課題を共有し、また今後、中長期的にどういったことに取り組んでいかなければいけないのか話し合う場として、安定・効率輸送協議会というものを設置しております。また、両者の理解と協力を醸成する対話の場として、各業界の経営層からなる、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併せて設置させていただいております。

こうした中、内航海運は、改めてではございますが、我が国の持続的な物流を支える基盤であり、今後も関係者と連携していく中で、持続的な内航海運の実現に向けて取組を進めてまいりたいと考えております。

簡単ではございますが、私の説明は以上です。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。

ただいまの説明につきまして、ご質問等ございますでしょうか。

【岩下労働環境技術活用推進官】       補足がございます。

【野川部会長】       お願いいたします。

【岩下労働環境技術活用推進官】       事務局から補足をいたします。通し番号11ページをご覧ください。

11ページの真ん中下でございます、内航船員数の年齢構成の推移についてでございますが、昨年度、この会議の場で村田委員よりご発言ございました、この船員数の動向というものについても補足をしていただくようお願いしたいということでございましたので、私のほうから説明いたします。

最新の2024年の数字でございますが、2万1,586人でございまして、前年から161人増加という状況になってございます。こちらは新人の船員を含む30歳未満の数字というところで、一番下の黄色いグラフを見ていただきますと、19.1%から19.5%に割合が増えております。一方で、上の青い部分ですが、60歳以上ですが、26.5%から26.2%に減っているというような状況で、新人船員や30歳未満の若い船員が増加したということが見てとれると思います。

私からの補足は以上になります。

【野川部会長】      ありがとうございました。

船員数についての確認でございました。

ほか質問等ございますでしょうか。

お願いいたします、村田委員。

【村田委員】      この数字は旅客船は別という理解でよろしいでしょうか。

【岩下労働環境技術活用推進官】      内航貨物船だけに限った数字でございまして、旅客船、フェリーは除いております。

【村田委員】      除いて。はい、ありがとうございます。

【野川部会長】      ほかにご質問ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

特にないようでございましたら、内航課今西係長は所用により退席されます。

ありがとうございました。

【今西内航課財務第一係長】      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22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、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1,248事業者で23事業者減少、船舶数は3,053隻で8隻減少、船員数は2万3,994人ということで、20人増加となっております。また、船員数の内数といたしまして、組織船員数が7,592人で112人増加となっております。

次に、資料5、通し番号23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、未組織船に乗り組む船員を対象に、令和7年5月に支給された賃金の実態について、138隻（職員883人、部員196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のは、年齢53歳、賃金の計が108万2,512円。また賃金が最も低かったのは、44歳で27万円です。この

最も低かった職員は、最低賃金額より1万8,500円高い賃金となっております。下の部員の表ですが、賃金が最も高かったのは、35歳で73万2,000円。賃金が最も低かったのは、18歳で20万2,390円。この最も低い部員は最低賃金額より2,340円高い賃金となっております。

次に、資料6、通し番号24ページをご覧ください。こちら全国内航鋼船運航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い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、バーが4つ並んでございますが、こちらは諮問は行ったのですが、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。

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、課程終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。

一番下の令和6年が昨年改定されたものでございまして、現在の最低賃金額となります。職員Aが26万7,950円、職員Bが25万1,500円、部員Aが20万9,350円、部員Bが20万50円となっております。

次に、資料7、通し番号25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。

次の26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して、地方運輸局の決定分を各局ごとにまとめたものでございます。最も高いところが職員A・Bで近畿、部員のA・Bで中部となっております。職員A・Bにつきましては、大臣決定額よりも3,550円高い金額、部員のA・Bにつきましては、大臣決定額よりも3,700円高い金額となっております。

次に、27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。こちらの資料を参考にいただければと思いますが、食料費が軒並み支出が増えているというところがございます。総じて、対前年で増加しているというような状況でございます。

次に、28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1

00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、29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、上のほう、決定方式別の最低賃金決定件数及び適用労働者数の決定方式欄(1)にあります地域別最低賃金は、決定件数で47とありますが、こちらは各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、その下の産業別最低賃金に該当いたしますが、こちらは陸上労働者に限ったものとなりますが、決定件数で224件、適用労働者数295万6,900人となっております。

次に、30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となっております。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の加重平均は、合計欄にありますとおり、1,006円で対前年度上昇率では3.71%の上昇となっております。

次に、31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き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。ABCランクについては、次の32ページをご覧ください。

こちら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。なお資料にはございませんが、今年度の各都道府県の最低賃金の審議状況でございますが、各都道府県の最低賃金審議会で答申がなされて

おりまして、全国加重平均額は66円の引き上げ、平均額で1,121円となる予定との報道がありましたことを併せてご報告いたします。

最後に33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ございます。こちらは人事院勧告の状況を示しておりまして、一番下の令和7年度でございますが、ベア率3.62%となっている状況でございます。

資料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、ご質問等ございますでしょうか。

遠藤委員。

【遠藤委員】      遠藤です。よろしくお願いします。

通しページで23ページの、部員のところで賃金が最も低かったものが20万2,390円ということで、最低賃金より2,340円高いという説明だったかなと思うんですが、調査の仕組みの中で、この海上経歴が3年未満とかというところ、確認する項目というのがあるんですか。

【岩下労働環境技術活用推進官】      事務局から回答いたします。

【野川部会長】      お願いします。

【岩下労働環境技術活用推進官】      調査では当該者の経験年数というものを記入する欄がございます。ちなみに当該者、この18歳の方は、経験年数3か月ということで、入社したばかりの船員ということになってございます。

【遠藤委員】      はい、ありがとうございます。

【野川部会長】      よろしいですか。

ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

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7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。労使双方から率直にご意見をいただきたいと存じます。お願いいたします。

遠藤委員。

【遠藤委員】      よろしくお願いします。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、第1回ということですから

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である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要因にもなるんじゃないかなと考えております。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っていくんじゃないかとも考えております。

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な状況になりつつあります。事務局のほうでの説明もありましたけれども、船員不足のところについては、既に船員不足が生じているというような説明もなされております。さらには陸上産業との競合でそういったところにもやはり呼び込んでいくことが必要になってくるとも考えられます。

近年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、陸上の最低賃金は大幅な改善がなされましたし、厚生労働省からも賃金の引き上げ状況のデータも既に発表されております。また、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、ベア関係は満額回答という労使交渉の結果もあります。

このような状況を踏まえまして、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、引き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のではないかと考えております。今申し上げました現状や考え方など、あらゆる観点から総合的に判断しても、内航の最低賃金は大幅な引き上げが必要不可欠でありますし、さらに目指すべきは、他地域や他産業の賃上げ以上に内航最賃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、攻めの姿勢で臨んでいただき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した。

いかがでしょうか。

村田委員、お願いいたします。

【村田委員】      我々内航業界を取り巻く環境というのが、アメリカがトランプ政権に移って、大きく変わろうとしております。足元の粗鋼生産についても大幅な減量となりまして、これは50年ぶりの粗鋼生産量ということで、非常に低迷しております。また鉄鋼業界から見ると、自動車販売というのが大きな指標になってくるんですけども、これも年々、販売台

数というのが減少しておると、こういう状態で、一向に明るい兆しが見えないというのが、今、足元の状態です。

そういう中で船主業界、船主経営の足を大きく引っ張っている点がございます。これがやはり船費の高騰というところですよ。船用品、また、特に機器類の部品というのが高くなっておりまして、非常に船主経済を圧迫しています。加えて、検査ドックがございますが、このドックの長期化というのが顕著に表れております。もちろんこの造船所や、修繕ドックの減少というものもありますし、そういった中で足元を見ますと、リプレイスするにも船価高で20年前からすると倍になっております。こういった船価高というのが大きく響いておりまして既存の、船のメンテナンス、維持という点で非常にコストアップ、そしてオフハイヤーの長期化という二重の苦しみというのが顕著に現れてきました。

また給料については、最低賃金、今回、これを検討する場ですけども、手当等で、決して安い水準でない、陸上に比べて見劣りするような水準となっているわけではなく、手当等のアップによって船員費の部分というのは高騰しておりまして、船主の利益が薄くなっているのなら理解が出来ますが、昨今、船主経営は赤字というのが顕著に表れつつある状態です。

一方で、業界は船員の働き方改革に加えて、育児、介護等、いわば予備船員の確保に大きく舵が切られておりますが、大手以外の船主の多数は足元、この予備員率の低下となっております。特にケミカル船やタンカー船での船員不足が目立ちます。地方の事業者においては交代船員の手配が付かず下船ができないケースやドックが終わっても船員の休暇を消化できていない為、出航出来ないといったところまで来ております。

賃金のアップ以外の対策というのも急務な状態であると、このように訴えたいと思います。我々船主としては、2年連続の大幅なアップという点で、船主経済というのは非常に厳しい状態が続いているというところを加味いただきまして、この最低賃金の在り方というのを、事業者としての健全な発展の持続という側面も念頭に置いて検討頂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。

ほかにいかがでしょうか。

井上委員。

【井上委員】      全日本海員組合の井上です。よろしくお願いいたします。

私のほうから、今年の最低賃金の考え方として、もちろん昨年以上に、これまでにない水

準の改善が必要不可欠であると考えております。その理由としましては、先ほど事務局からも報告があったとおり、陸上の最低賃金の全国目安が63円、64円となり、最終的な結果として66円と、大幅に改善が図られたというところにあります。その理由としましては、やはり陸上においても、昨年の改善では追いつかないほどの物価の高騰であったり、人材不足の解消に向けて、それほどの大幅な改善が図られたと思っております。

もちろん、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、陸上は66円というアップになりますので、これを単純に月の給料に直せばそれなりの金額になるというところはしっかり加味しながら、考えていかないといけないと思っております。

また、先ほど使用者側のほうから言われましたとおり、船価が上がっている、なかなか状況が厳しいんだと、苦しい状況があるんだというところを否定するつもりは全くございません。ただ、そのような中でも、もちろん会社の支払い能力もあるかと思いますが、当然として、物価の動向や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いけ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で働いているということもありますし、もちろん、船員不足等の問題を解消していくためには、やはり今年も昨年以上に大幅な改善が必要であると考えておりますので、しっかりと検討いただきたいと思っております。

私からは以上です。

【野川部会長】      ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

阿南委員、お願いいたします。

【阿南委員】      使用者側の意見、内情については、今、村田委員からお話があったとおりでございます。

ただ、ちょっと元に戻るんですがございますけども、最低賃金というのが、船員さんの生活に関わるとか、そういう問題に大きく関わるのかどうか疑問でございます。というのは、私の意見でございますけども、最低賃金を見る人は誰なんだと。例えば、学校を出て船員さんになるというときに、最低賃金を見るのではなくて全体の給料は幾らぐらいになるんですかということです。最低賃金が幾ら上がったからとかそういうのを気にして、学校を出て船会社に入る人は、申し訳ないんですが、私どもの協会の中では100人のうち2人ぐらいだったんです。それよりも何よりも、やはり春闘で決まった給料、その辺のところはよく注視

しているみたいです。

船員不足の根本の問題は、こんな言い方したら変ですけども、先ほどもいろいろ説明ありましたけども、人口の分母がどんどんどんどん減少している。その中で、陸上で働く人と船員さんになる人、船員さんになる人というのはもういまだかつて、1%前後だとは思いますが、1%にもならないと思います。よって、もともとの、根本の問題が、これは違うんじゃないかと。この辺は、政府等いろいろ考えた問題の中であると思います。

それと、すいません、名指しで申し訳ないですか、先ほど遠藤委員が言われた、最低賃金を上げれば、能力の優れた船員確保になる、能力の優れた優れないは、就職して一旦使ってみて、使用者側と船員さんがお互いに判断することであって、私どもはもともととは能力とかそういうものではなくて、もう船員、人そのものを確保するのに、今、四苦八苦しておりますので、わざわざ能力に優れた人であるか、船員さんの確保に頑張っている次第です。

それとまた元に戻りますけども、やはり船員さんの注視、船員さんというか、就職しようという人が注視しているのは、やはり春闘で決まった給料全体のことでございます。この辺でございまして、最低賃金のところは、もちろん考え方とかいろいろあるんでしょうけども、こちら側としては、何か計算式があればいいんでしょうけど、ないので、基本的には、先ほど申し上げました陸上の1時間当たりといいますか、もっとべたに言いますと、アルバイトと言ったら失礼かもしれませんが、アルバイト料金の賃金と船員さんの最低賃金をイコールと結びつけて考えるのは変だと思っております。

よって、確かに物価高と世の中の風潮、風潮がそうであるということは加味しますけれども、先ほど村田委員から言いましたように、船社の現状を考えますと、なかなか、「はいそうですね、これぐらいの金額をこう上げましょう」というお答えを即、出すようにはならないと思います。確かに、ゼロ回答ということは考えていないところでありますけども、それなりにこの2年、先ほど出ました2年間も、どんどん上げてきた。それと、私の所属する団体の中では、最低賃金に抵触するような賃金を払って、「用意どん」でやっているような会社はございません。全てその指標にしながら、それを上回るようにしております。なぜそういうことを言うかということ、基本的には20歳で免状を持って会社に入る。年数は0年。これは皆さん労働協約見ていただけるわかる。例えば3航士、0年で標令給と職務給でありますと、最初の0年のときは計算しますとですね、要するに手当とかそういうものが何も付かないわけですから、下回ることも、この二、三年の間に1人か2人いたそうです。

ちょっと計算方法は詳しくは申し上げられませんが、そのときは、その年の最低賃金

を基にして、基本給にプラスしてちゃんと払うようにしているそうです。なぜ会社がそうするかというと、雇入れのときには、運輸局ですか、雇入れのあれを出しますので、そのときに運輸局さんのほうから、「これ最低賃金よりも下回っているんじゃないですか」という、何年か前に1人だけいたそうです。

そういうことで、会社側としても「いや、そうか」と気が付いて訂正して、ちゃんと是正したそうですけども、そういうこともあって、結果的には、最賃の金額については、なかなか結論が出るような数字を、こちら側としては申し上げにくい。それかといって、法で決められたことでございますので、基本的には最賃は、その辺を加味しながらプラスどれぐらいだったら最低賃金の水準、船員さん生活水準に達するんだらうということを、今、内部的にはいろいろ話し合っているところでございます。もちろん1回目でございますし、2回目まで決まっておりますけど、この中で何とかして見いだしたいとは思っているんですけども、その辺で行っている次第でございます。

ちょっと話が乱雑になりましたけども、以上でございます。

【野川部会長】      ありがとうございました。

そろそろ双方の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ので、この場を一旦クローズいたしまして、労使の間で膝詰めでお話をしていただきたいと存じますが、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、あまり時間を取れませんので、20分程度でお願いをいたします。部屋を用意してありますので、そちらにお移りください。

（ 中      断      ）

【野川部会長】      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。

遠藤委員、お願いいたします。

【遠藤委員】      お時間いただきまして、ありがとうございます。

労使で解決を図るべく議論をしたんですけれども、今日の時点ではなかなかまとまらなかったというのが結果の報告になるんですけれども、どちらかといいますと現状の認識といたしますか、使用者委員からの発言の中で主張されていましてように、最低賃金の現状認識

といいますか、最低賃金の考え方とか、そういったところで大半の時間を取ったと思っています。

いずれにしましても、まだもう1回と考えておりますので、第2回の開催までに、何とか労使の間で、その辺を詰めていきたいと考えております。

以上です。

【野川部会長】 分かりました。

使用者側、特にありますか。

よろしいですか。

【村田委員】 結構です。

【野川部会長】 はい。ありがとうございました。

本日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ことでございますので、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としたいと存じますが、それによろしいでしょうか。

私から一言申し上げますが、これはもういつも申し上げていることで、釈迦に説法耳にたことということではございますが、この審議会は労使が集まって、基本的に労使の自主的な合意によって、法律上の最低賃金というものを決めるという建前になっております。こういうことは、当然法律上の事柄というのは議会で決めるのが普通であって、その一部であってもこのような形で民間の労使が話し合って合意をして、それが尊重されて決まるという、いわゆる3者構成システムというのは、大変貴重なものであるわけです。

もしここで労使での合意が得られないということが常態化してしまいますと、当然行政改革の観点からも、それじゃ労使は要らないじゃないかと、公益委員だけがスピーディーに資料を見て、上から最低賃金を決めればいいではないかと、こういうことにもなりかねませんので、どうか、この審議会においても、労使双方におかれましては、まだ次の専門部会まで時間はありますから、その間にもどうか議論を詰めていただいて、ぜひ次の専門部会では、労使の合意の下で最低賃金が決まるという、そういう成果を見せていただきたいと、私からは希望しておきたいと存じます。

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せんでしょうか。

【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、9月30日火曜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 階の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す。

【野川部会長】 1 階だけ下ということで、間違いないようにしましょう。

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 —