

平成28年8月4日（木）15時00分～

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

【鈴木労働環境対策室長】 それでは、定刻若干前ではございますが、皆様おそろいでございますので、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、私、海事局船員政策課の鈴木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。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。

初めに、本部会の設置経緯につきましてご報告させていただきます。本部会でございますけれども、本年7月13日付諮問第251号、後ほど資料を確認いたしますが、皆様お手元の資料の資料1でございます。諮問第251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及び海上旅客運送業最低賃金）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。

これに伴いまして、船員部会運営規則第12条第5項の規定に基づきまして、船員部会長より本専門部会の委員6名のご指名がございました。本専門部会委員の名簿は、お手元資料の2枚目のとおりでございます。

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させていただきます。公益を代表する委員として、庄司委員でございます。

【庄司委員】 庄司でございます。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 野川委員でございます。

【野川委員】 野川でございます。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 関係船員を代表する委員として、平岡委員でございます。

【平岡委員】 平岡でございます。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 和田委員でございます。

【和田委員】 和田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 関係使用者を代表する委員として、江口委員でございます。

【江口委員】 江口でございます。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 黒瀬委員でございます。

【黒瀬委員】 黒瀬でございます。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 続きまして、海事局内航課及び事務局であります船員政策課からの出席者をご紹介します。海事局内航課旅客航路活性化推進室長の矢澤でございます。

【矢澤旅客航路活性化推進室長】 矢澤でございます。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 船員政策課長の高杉でございます。

【高杉船員政策課長】 高杉でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【鈴木労働環境対策室長】 専門官の成瀬でございます。

【成瀬船員政策課専門官】 成瀬でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 本日の出席者につきましては、以上でございます。なお、恐縮でございますが、船員政策課長の高杉におきましては、この後、所用におきまして退席させていただく場合がございますので、あらかじめご了承くださいたくお願い申し上げます。

本日は委員6名中6名様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。資料の番号は、縦置き資料は右上に、横置き資料は左上に記載してございます。それぞれの資料の下には、通し番号でページを付しております。

資料1として「交通政策審議会への諮問について」が1枚、資料2として「海上旅客運送業最低賃金」の公示文が1枚、資料3として「国内旅客輸送業の概要」、これが表紙を含めまして5枚、資料4として「最低賃金適用対象事業者数、船舶数及び船員数」が1枚、資料5として「海上旅客運送業船員賃金実態調査」が1枚、資料6として「海上旅客運送業の最低賃金の改正状況」が1枚、資料7として「海上旅客運送業に係る労使間協定賃金」、これが横物で3枚、最後に資料8といたしまして「最低賃金の改正に係る参考資料」として、表紙を含めて9枚つづっております。

資料につきましては以上でございますが、資料は、皆様、行き届いておりますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、議事次第に従いまして議事を進めさせていただきます。まず議題1、専門部

会長の選任についてでございますが、船員部会運営規則第12条第6項によりまして、本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。

どうぞ、平岡委員、よろしく願いいたします。

【平岡委員】 野川委員にお願いしたいと思います。

【鈴木労働環境対策室長】 ただいま野川委員を専門部会長にとの推薦がございましたが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【鈴木労働環境対策室長】 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。

それでは野川専門部会長、よろしく願いいたします。

【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、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

それでは、早速議事を進めてまいります。議題の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、諮問の趣旨について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【高杉船員政策課長】 それでは、諮問の趣旨についてご説明申し上げます。本年度、平成28年度でございますが、詳しくは後ほど改めてご説明させていただきたいと思っておりますけれども、春闘におけます組織船員の賃金水準でございますとか、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、諮問を行うこととしたところでございます。このため、本専門部会におきましてご審議いただきまして、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。よろしく願いいたします。

【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。

よろしければ、次に参りたいと存じます。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。

【成瀬船員政策課専門官】 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

7月27日付で官報に公示させていただいております。意見を求めているところでありますが、現時点におきましては意見の提出はございません。意見の結果が出次第、各委員の方にご報告させて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。それでは続きまして、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。

【矢澤旅客航路活性化推進室長】 海事局内航課の矢澤でございます。日ごろより内航旅客船事業のご協力を賜り、ありがとうございます。この場をおかりしまして御礼を申し上げます。

それでは、資料をご説明させていただきます。それでは、ページをおめくりいただきまして、通し番号4ページになっていると思っております。旅客船事業の業種別の推移ということでございます。右側に旅客定期航路事業、旅客不定期航路事業、それからその内数としまして、フェリー航路事業ということとフェリー航路数、それから旅客不定期航路数、うちフェリー航路数、こちらは折れ線グラフで表示しております。旅客船事業につきましては、平成27年度末でございますけれども、952業者によりまして1,732航路が運営されている状況でございます。一般旅客定期航路事業につきましては、黄色いところを見ていただきますとわかりますとおり、若干でございますけれども減少傾向になっております。一方でございますけれども、旅客不定期航路事業につきましては航路数・事業者数とも伸びているという状況でございます。フェリー航路につきましては、若干24年が高目でございますけれども、ほぼ同程度で推移しているという状況でございます。

1ページおめくりいただきたいと思っております。旅客輸送実績でございます。平成26年の輸送実績、済みません、まだ27年度が出ておりませんので、26年度が最新版ということでございます。輸送人員で8,629万人ということございまして、対前年比でマイナスの1.9%、輸送人キロで29億8,581万人キロということになっております。こちらは、対前年比ということでは8.5%減ということございまして、最近ずっと右肩上がりに来ておったところでございますけれども、若干減ってきたというところがございます。定期・不定期の輸送人員につきましては表をご参考いただければと思ひまして、大体同じようなトレンドで、26年度は若干減ってしまったということでございます。

続きまして、おめくりいただきまして、6ページでございます。自動車航送旅客船、フェリーでございますけれども、業種別の推移ということございまして、こちらも最新のデータは26年度末ということになっておりまして、トラック台数で385万4,000台、

対前年比で4.2%減になっております。それから、乗用車・その他でございますけれども、こちらが749万台ということでございまして、こちらも3.9%減ということになっております。台キロベースは、トラックはもうちょっと落ちていまして、9億100万台キロということでございまして、対前年比8.5%減ということで、多分、長距離航路の影響が若干落ちているのかなという感じがしております。乗用車は6億400万台キロということでございまして、こちらも12.7%減ということになっています。各折れ線グラフ、もしくは棒グラフで、内容をご確認いただければと思っております。

もう1枚おめくりいただきまして、旅客航路事業の収支状況ということでございます。旅客船業全体といたしましては、営業収入は40億円の増加ということになっておりまして、営業損益及び経常につきましても2年連続で黒字で推移しております。経常収支率は101.1%ということになっております。一般旅客定期航路事業、特定旅客定期航路事業、旅客不定期航路事業の別で見いただきますと、営業損益ベース、特定は航路数が少ないものですから営業損益は小さいようなんですけれども、一般旅客定期航路事業につきましては21億と大きめな営業利益が出ており、経常ベースでも30億ということになっております。旅客不定期航路事業、若干、昨年度25年度はよかったですけれども、今年度マイナスということになっております。トータルで見ますと、旅客船業全体で見ますと、先ほどご説明したとおりの状況になっております。

非常に雑駁ではございますけれども、国内旅客輸送事業の概要ということでございまして、ご説明を申し上げます。

【野川部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明につきまして、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。

特にならなければ、旅客航路活性化推進室長は、所用により、これで退席されます。ありがとうございました。

【矢澤旅客航路活性化推進室長】 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。それでは、資料の4から8までにつきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

【成瀬船員政策課専門官】 船員政策課成瀬から説明させていただきます。資料4、下のページで8ページをごらんください。海上旅客運送業のうち、国土交通大臣が決定します最低賃金適用対象事業者数、また船舶数、船員数の平成28年4月1日現在のデータになります。各運輸局ごとにまとめたデータになります。一番下の計をごらんください。平

成28年4月1日現在と対前年を比較し見ていきますと、事業者数が85、対前年で3事業者増えております。船舶数でいきますと152、3隻増えている状況です。船員数にしますと3,993、34人増えております。また、一番右ですが、組織船員数ということで、船員数の内数ということになります。3,839人ということで、27人増えている状況にあります。ちなみに組織率というものでいきますと、96.1%ということになっております。

次のページ、資料5をごらんください。海上旅客運送業船員賃金実態調査というものになります。この調査は、最低賃金の適用を受ける船舶のうち、未組織船に乗り組む船員に対して平成28年の5月に支給された賃金の実態についての調査となります。調査で回収をいたしました7隻、職員でいきますと33人、部員で27人について集計したのになります。

上の表が職員になります。賃金が最も高かった方ということで、年齢41歳の方で、賃金の計としまして65万4,000円となっております。賃金が最も低かった方、32歳の方で24万2,300円ということで、最低賃金と比較しますと250円高いという形になっております。平均で見ますと49.5歳、賃金計でいきますと39万149円という形になっております。

下の部員に行きますと、賃金が最も高かった方ということで、45歳の方、43万9,800円となります。賃金が最も低かった方ということで、20歳の方で19万8,000円、最低賃金と比較しますと1万7,400円高いという形になります。平均で見ますと37.3歳、賃金額で26万1,089円ということになります。

次のページ、資料6をごらんください。海上旅客運送業の最低賃金の改正状況、これまでの改正状況ということになります。この最低賃金は昭和49年に制定されておまして、当初は、一番左の列「職員」と一番右の列「部員」と、2区分に分かれておりました。それが昭和55年に、真ん中にあります「事務部職員」というものが追加されております。一番左は諮問を行った年度を指しております。例えば平成18年になりますが、3つバーが並んでおります。これは、諮問を行いました但額の改定はなかったという年になります。

一番下の平成27年というのが、昨年度改正された現行の最賃額ということになります。職員で見ますと、一昨年と比べ1,800円上昇しておまして、24万2,050円となっております。事務部職員は、一昨年と比べまして1,800円上昇し、18万7,950円という形になります。部員を見ますと、一昨年と比較し1,600円上昇しておまして、

18万600円という形になります。ちなみに本年度最低賃金の改正の諮問を行った理由の一つといたしまして、本年の春闘の大型カーフェリーの集団交渉におきまして、標齢給が1,000円アップしたというのが一つの理由となっております。

次のページ、資料7、横置きの資料になります。こちら調査ものとなりますが、関係労使合意のもとで、19の事業者を対象に賃金実態を調査したものになります。ここで言う賃金ですが、仮に船員未経験者の方で一番若くして乗船し、1カ月間フルに乗船した場合の最低賃金の対象となる恒常的に必ず毎月支払われる賃金というものを比較したものになります。

この表の右から3つ目の区分、「合計」とありますが、その賃金の合計額となります。また、その合計額のところ、その右側の「最賃額との差」というところに、黄色でマークしてあるものがありますが、これら19社のうちで最も低い賃金額ということになります。この表では職員になりますが、N社というところが最も低くなりまして、賃金額でいきますと24万3,149円ということで、最賃額との差が1,099円高いという形になっております。

次のページに行きまして、事務部職員になります。こちらは7社を比較しております。最も低い賃金ということで、上の2つ、A社、B社になります。賃金額の合計で19万910円、最賃額との差が2,960円高いという状況になっております。

次のページに行きまして、部員になります。こちら19社を比較したものになります。最も低い賃金といたしましては、一番下にありますS社になります。賃金の合計が18万600円ということで、最賃額と同額の額となっております。

次のページに行きまして、ここからは資料6ということで、最低賃金の改正に係る参考資料ということになります。その次の15ページをごらんください。海上旅客運送業最低賃金決定状況ということで、ここでは各地方運輸局長が決定する最低賃金の今現在の最賃額というものをあらわしております。最も額の高いところでいきますと、関東と沖縄で、職員がそれぞれ24万2,050円、部員で18万600円ということで、本省の最低賃金額と同額となっております。逆に最も低いところを見ていきますと、職員であります東北になります。職員24万ということになります。部員でいきますと、最も低いところは四国で、17万1,870円ということになっております。

次のページに行きます。16ページです。費目別、世帯人員別標準生計費ということで、平成27年4月現在のものになります。本来であれば平成28年4月のデータを載せると

ころなんです、まだこのデータが出ておりませんので、昨年度のデータになっております。この資料では、費目別に世帯人員単位での標準的にかかる生計費というものを比較したものになります。これも平成28年4月のデータが公表され次第、皆様に配付させていただきたいと思っております。

次のページに行きまして、17ページ、消費者物価指数の10大費目を比べたものになります。平成22年の物価指数というものを100として、各年ごと、各月ごとの推移というものをまとめたものになります。一番左の欄の「総合」というところで見えていきます。上の欄が、各年ごとということになっております。平成26年にプラスに転じておりまして、平成27年には103.6ポイントまで上昇しております。一番下の月ごとを見ていきますと、資料にはございませんが、平成26年1月から100を超える数値で推移しております、この表にあります平成27年1月からは、103ポイントを超える数値で推移をしている状況にあります。

次のページに移らせていただきます。18ページになります。ここからが、陸上労働者の関係の最低賃金ということになります。決定方式、産業別最低賃金の決定件数、適用使用者数及び適用労働者数ということで、1ポツの表の中に「(2) 産業別最低賃金」というものがありますが、これが特定最低賃金というものになります。決定件数で235件、適用労働者数ということで316万2,700人、昨年に比べまして7万3,000人減少しているという状況になっております。

次のページに移ります。19ページです。地域別・産業別最低賃金の全国加重平均額ということになります。27年度の現行額で見えていきますと、地域別最低賃金では798円ということで、対前年で18円アップしております。アップ率に直しますと、2.31%になります。下の段、産業別最低賃金の合計で見えていきますと、合計の加重平均ということで、840円になっております。対前年と比較しまして12円のアップということで、アップ率に直しますと、約2%になります。

次のページに移っていただきまして、20ページ、地域別最低賃金額改定の目安の推移ということになります。地域別最低賃金は都道府県ごとに定められておりますが、まずは中央で目安額を示すということになっております。本年も7月の28日付で、目安額というものの答申が出されております。一番下の段という平成28年度というものが、簡単ではありますが、その答申の内容になっております。AからDランクの4つの区分に分かれておりますが、各都道府県の経済実態に基づきまして区分されております。ちなみに次の

ページをごらんいただきますと、その具体的な都道府県の区分というものがわかるかと思
います。

ページを戻っていただきまして、ここでは各ランクごとに、最低賃金額であります時間
額、陸は時間額で決定しているわけですが、その引き上げ額というものの改正の目安とい
うものを出しております。まずAランクでいきますと25円、Bランクでいきますと24
円、Cランクでいきますと22円、Dランクでいきますと21円ということで、このアッ
プ額を全国加重平均しますと24円ということになります。アップ率でいきますと3%と
いうことになります。

次のページ、21ページに移らせていただきます。地域別最低賃金額の一覧ということ
で、右側の27年度の最低賃金額、現行の額を見ていきます。最も高いところということ
で、東京となっております。907円。逆に最も低い最賃額というところでは、
鳥取、宮崎、高知、沖縄の4県になりまして、693円ということになります。最賃額の
最も高いところと最も低いところの差は214円ということになっております。

次のページ、22ページ、最後になります。給与勧告の実施状況等ということで、人事
院勧告の状況をあらわしております。平成26年、平成27年とも、2年連続でベアがあ
りました。今年度、平成28年度におきましては、今現在、勧告は出ていない状況になっ
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。それでは、ただいまご説明いただきました
資料4から資料8につきまして、質問等ございましたらお願いをいたします。よろしゅう
ございますか。

はい、どうぞ、和田委員。

【和田委員】 1点だけ。数字的なことで申しわけございませんが教えてください。1
2ページのD社、これというのはD社における事務部職員の標齡給ということなんですが、
これは、その会社の会社としての平均なんですか。それとも、一番低い人、高い人とい
うことでしょうか。初任給額表ということですよ。これが昨年より下がっているんですよ。
ここは何か要件があるんですか。

【成瀬船員政策課専門官】 この標齡給なんですけれども、最も低い方の標齡給とい
うものがここに出てまいります。それで、あくまでもですね……。

【和田委員】 去年の人とは違う人になっているということですね。

【成瀬船員政策課専門官】 調査としてはあくまでも聞き取りでやっております、それをもろろ低くなっていれば事業者にも確認をさせていただくんですけれども、実態としてこうなっているという回答が来ております。

【和田委員】 わかりました。実態的なものということで理解しました。

【野川部会長】 よろしいですか。

【和田委員】 はい。

【野川部会長】 ほかにいかがでしょうか。

【黒瀬委員】 あと、同様なんですけれども、その前の11ページの、ずらずらっと並んでいまして、私どもの会社が所属している大型カーフェリーのところで、基本給の標齡給、ここがばらついているんですよね。標齡のポイントが各社によって違うと。大卒なのか高専卒なのかの違いというところがあるんですけれども、それでも説明できない差があるんですけれども、これも要は申告ベースで載せていますということなんですか。

【成瀬船員政策課専門官】 そうなんです。こちらの聞き方としては、もし仮にということで、船員未経験者の方が一番若くして乗船した場合という聞き方をしております、その上での各会社さんの回答というものがこうなっております。

【黒瀬委員】 そうなんですか。

【成瀬船員政策課専門官】 はい。なので、本来であれば、同じ基準に基づいて、標齡給も同じ計算でやっているはずなので、差が出るところはおかしい部分はあるかとは。

【黒瀬委員】 職務給は明らかにそろっていますので、標齡給の算定が各社さんで違うのかなと。わかりました。

【野川部会長】 中身まで突っ込んで調べることはできないということですね。

【成瀬船員政策課専門官】 そうですね。ある意味、大型カーフェリーのグループで、こういう標齡給という意味では同じ協約を用いてやっている部分でありますので、それは統一して我々からこういきますよという言い方もできるのかもしれませんが。

【野川部会長】 今までずっとそのように聞いてきてきているわけですよね。

【成瀬船員政策課専門官】 はい。

【野川部会長】 ほかに。よろしいでしょうか。

それでは次に、議題の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、平成28年度の最低賃金の改正について、ご意見を伺いたいと思います。

はい、平岡委員。

【平岡委員】 全日本海員組合平岡でございます。海上旅客運送業最低賃金ですけども、これはフェリー・旅客船業界における賃金水準であり、そこで働く船員の賃金にも大きく反映すると思っております。先ほど事務局から説明がありましたが、本組合と関係各社との本年度の労働協約改定交渉において、一定の賃金水準の改善がなされています。また、陸上諸産業においても、同様に一定の賃金水準の改善がなされています。そのような中において、陸上における最低賃金、これは既に3%引き上げということで、全国平均で24円、昨年よりも6円アップということで、例年に比べ異例の速さで決着しています。

このような状況を踏まえますと、今年についても、旅客船における最低賃金を改善する必要があるのではないかと考えております。また、陸上諸産業が、これまで継続的に途切れることなく最低賃金の改善を行ってきた経緯があります。旅客最賃も、ここ3年間、改善はしていますが、それ以上に陸上の最低賃金は改善されてきていると思います。賃金が改善されない産業には人は集まってこないということです。ここ最近、この業界におきましても船員不足の問題が表面化されているということで、今年度についても、最低賃金の引き上げが必要不可欠ではないかと考えております。

【野川部会長】 ありがとうございます。ただいま船員側から、一般的なご意見ですが出されました。いかがでしょうか。

はい、黒瀬委員。

【黒瀬委員】 大型カーフェリーで中央交渉の結果、標齡給1,000円アップということになっておりまして、これは、今、平岡委員からもご説明ありましたとおり、これからを担う若い世代を我が協会に取り込むための対策として積極的に考えたいということで検討したものであるのは間違いございません。

ただ、事務局のご説明にありまして、業界を取り巻く環境というところもよく整理していかなくちゃいけないと思いますし、それから、資料の中にもありましたけれども、職間のバランスというところも非常に微妙なところがあると思います。我々、中央交渉に当たっても意見としては申し上げておりましたけれども、ここ3年のベースアップというところでは、標齡給をどう上げていくかと。標齡給のところは差が出ませんので、ただ、それに付随するところで、職間のバランスというところが非常に微妙なところになってきているというところは、我々、非常に危惧しているところもありまして、そういったところは、最低賃金のところでは職員・部員という形になろうかと思っておりますけれども、そこで

の考え方、ここら辺は、江口委員のご意見も伺いながら検討したいなと思っております。

【野川部会長】 はい、江口委員。

【江口委員】 ここに日本旅客船協会が平成28年7月15日付でまとめた経営状況等実態調査というのがございます。実はあまり話したくはない状況なんですけれども、アンケートの対象者348社で、実施時期が平成28年4月、回答率65%で225社からの回答を得ております。

調査の結果、黒字会社は半数に達してはおりませんが、46%の会社が黒字会社となっております。これは昨年度と比べて13%の増加。前年に比べてよくなったという会社も22%から39%として増加。この要因といたしましては、営業収入が増えたというところではなく、燃料が下がったというところで、経費の減によるものが大きかったというところであります。

そういうところで、最賃を諮問されて乗組員の最賃をどうするかということに関しましては、私たちも真摯に受けとめて、お話し合いをもって決めたいと思いますが、先ほどありましたように、職間バランスが若干今までと変わってきたんだというところは、私が危惧したところであります。

以上です。

【野川部会長】 はい、和田委員。

【和田委員】 和田ですが、最賃の今年の諮問に当たってのお話であって、労働協約改定の交渉の話ではありません、職間バランスの話についても、最賃については入り口の話ということで、職間バランスの話は、労使でお話する内容と考えます。そして、部員にしても入り口、職員にしても入り口といったところの考え方の中で、ここ3年間、確かに我々との労働協約改定交渉においては改善がなされてきたのは事実です。

とはいえ、その内容をもってしても、陸上のこれまで、先ほど平岡委員からも言っていました、陸上が、我々がとまっていた間に行ってきた賃上げ部分、また、今回の陸上の3%の改善ということになれば、全然追いついていないのではなかろうかと。また、これまで陸上産業と比べると、船の最賃額が高いという状況の中で、少しずつ追いつかれていっているという状況が出てくるのではなかろうかと思えます。

先ほど黒瀬委員からも言われていたように、これから若年船員を呼び込むために改善していきたいとおっしゃられましたけれども、果たして陸上最賃額が近づいてきている中で、若年船員を呼び込むことができるのかということの考え方も一部にはございますので、今

年の改善については、どうぞご検討のほどよろしく申し上げます。

【野川部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

平岡委員。

【平岡委員】 先ほど当方の和田委員が言ったんじゃないんですけど、使用者側からも職間バランスの話がありましたが、最低賃金ですからそれはあくまでも職員、部員の、入り口のところを幾ら上げるのか、この業界の最低限必要な賃金レベルは幾らかということを決めるわけですから、そこで職間バランスの話はかみ合わないのかなと思っています。

いずれにいたしましても、今の状況を考えますと、陸上の上がり幅が例年にないスピードアップで決着していること、また、人手不足、その辺のところを考えますと、陸上がどんどん人を雇おうとして、賃金を上げていくという状況がある中で、ここ10年ぐらいの間に環境が大きく変わっていると思います。

そこで、先ほど和田委員が言ったんじゃないんですけども、陸上については最低賃金額がこれまでどんどん上がってきたという経緯がありまして、この海上旅客最賃については、ここ3年でやっと今、上がってきているという状況であります。陸上が上げている状況の中で、海上がそこで歩どまりするということはあってはならないのかなとは思っています。特に陸上については、今年、大幅アップしておりますので、今年についても海上旅客最賃については大幅な改善が必要じゃないのかと思っています。

【野川部会長】 江口委員。

【江口委員】 先ほど黒字の話ばかりしましたですけども、実は赤字の会社が引くことの54%いらっしゃるところは、広く知っていただきたいと思っています。

それと、質問なんですけれども、多分、今、一律に部員も職員も事務部員も何ぼだということで、内航カーフェリー、大型カーフェリーが決められていますけれども、それを基準にして最賃を一律でいいんじゃないのかという話になっていますけれども、これは賃金体系を大型カーフェリーが変えられましたよね。そのときからそうなったんですよね。その前は別々で考えていっていたんでしょ。部員は幾らにしよう、職員は幾らにしよう。

【平岡委員】 いやいや、考え方は変わっていない。

【江口委員】 多分、ですよ。大型カーフェリーの賃金体制の変更に基づいて、一律幾らという考え方になってきたんですよ。

【平岡委員】 基本的な話をさせてもらおうと、もともとこのとり方というのは、一番低いところをとるという考え方のもとに前からなっています。

【江口委員】　　そういうことです。ということで、野母商船が部員の一番低いところでやっていたんです。職員はどこでやっていたんですか。ご記憶ないですか。

【平岡委員】　　職員は、大型カーフェリー、旅客船は部員の全部合わせた中で一番低いところですよ。この中で黄色いマークが一番低いところとなっていますから、その辺の低いポイントをとって、最低賃金がどのレベルになるのかという、資料であり、大型カーフェリーが新賃金になったからといってやり方を変えたという、そのようにはなっていないと思います。

【江口委員】　　いや、でも、ベースはそこからしか始まってこないでしょ。

【平岡委員】　　だからそれは賃金体系が変わっただけであって、その賃金体系に基づいて作成した資料について、どこのポイントをとるかというのは、従来どおりのポイントのとり方で、ずっと最低賃金については旅客船についても、内航についてもそうですね、同じようなやり方でとっています。

【江口委員】　　となりますと、大型カーフェリー以外の今回のベースアップは、実はゼロから500円ぐらいまでなんです。大型カーフェリー以外の内航。

【平岡委員】　　ですから、ここで言っているのは、大型カーフェリー、旅客船も含めて、どのように旅客船の最低賃金を決めるかという話をしているわけですよ。

【江口委員】　　そう。

【平岡委員】　　だから旅客船だけの賃金を決めるという話にはなっていないわけであって、要は大型カーフェリーも含めて、その中で旅客船の最低賃金を、その辺をどのようにとって決めていくかという話でしょう。

【江口委員】　　そうですね。

【和田委員】　　ベースアップ額も一つの参考にはしますがベースアップイコール最賃額ではありません。

【平岡委員】　　それがたまたま過去3年間、大型カーフェリー改定額同様に改善されたから、多分、江口委員は、そのようなお考えを持たれているかもしれませんね。

【江口委員】　　私はそうになりましたね。

【平岡委員】　　いや、そうじゃなくて、それはお互いに真摯に論議をして、最終的には公益裁定という形の中で、きちっとした判断があって決定されたわけです。

【江口委員】　　最終的にはそうでしたね。去年は確かにそうでした。

【平岡委員】　　いや、確かに今までの考え方でいいじゃないですか。

【野川部会長】 さまざまなご意見出ているようですが、一方で事業主としては、業界として必ずしも円滑で十分な発展を期待できるという状況ではないということもあり、また他方で船員側としては、確かに今、安倍内閣も最低賃金の引き上げに非常に熱心でございまして、つい数日前に、陸上は最賃を引き上げるという方針も出ているという事情もあるとの指摘がございました。また、若年船員の取り組みということもある。それぞれのご事情はあると思いますので、そろそろ双方、少し突っ込んだ形でご意見を交換していただいて、またその結果に基づいて、ここで話し合いを再開していただきたいと存じますので、この場を一旦クローズしまして、労使委員の間でお話をしていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【野川部会長】 それでは、済みません、あまり時間をとれませんので、せいぜい20分程度で別室用意してございますのでお願いいたしますと存じます。それでは、よろしくお願いいたします。

(労使は別室へ)

【野川部会長】 お疲れさまでございました。それでは、今の話し合いの結果につきまして、どちらからでも結構でございますので、ご報告をお願いできますでしょうか。

【平岡委員】 お時間をいただき、大変ありがとうございました。それで、この場で論議したものを持って労使で詰めたわけですけれども、いずれにしても、若干双方の水準に大きな乖離があるということで、なかなか本日段階で詰まるような状況じゃないということで、こちらの言った主張、それと会社側が言った主張、その辺をどのようにするのか、再度持ち帰り、検討したいということで分かれております。

【野川部会長】 ということで、特に何かコメントございますか。

【江口委員】 いえ、同様なものです。

【野川部会長】 そういうことでよろしいですか。わかりました。

そういたしましたら、本日の専門部会では、双方の話し合いのもとで結論が得られなかったということで、さらに話し合いを進めるということで、よりよいご納得が双方ともにいただけるような結論を得ていただきたいと存じます。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ように進めたいと存じますが、そういうことでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【野川部会長】 ありがとうございます。それでは、本日の議題としては、これで終了をいたしました。事務局より何かございますでしょうか。

【鈴木労働環境対策室長】 それでは、次回の専門部会の日程でございますけれども、来月9月14日水曜日でございますが、9月14日水曜日の13時から、場所は本日と同じ、こちら第6会議室、それを予定しておりますので、どうぞよろしく願います。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した。

それでは、海上旅客運送業最低賃金専門部会を閉会といたします。本日はお暑いところ、どうもご参集いただきまして、ありがとうございました。

— 了 —