

平成28年8月9日（火）14時00分～

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

【鈴木労働環境対策室長】 それでは、若干定刻前でございますけれども、皆様おそろいになりましたので、ただいまより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私、海事局船員政策課労働環境対策室長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、ご報告いたします。

本部会は、本年7月13日付諮問第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、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名のご指名がございました。

本専門部会委員の名簿につきましては、お手元資料の議事次第の次の委員名簿という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します。

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。

【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、蔵本委員でございます。

【蔵本委員】 蔵本です。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 山本委員でございます。

【山本委員】 山本でございます。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の船員政策課からの出席者をご紹介します。

海事局内航課課長補佐の小森でございます。

【小森内航課課長補佐】 小森でございます。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】 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いたします。

【鈴木労働環境対策室長】 課長補佐の鹿渡でございます。

【鹿渡船員政策課課長補佐】 鹿渡です。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】 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。

本日は、委員6名中6名、皆様全員のご出席となりますので、船員部会運営規則第13条において準用いたします、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。

続いて、配付資料の確認をさせていただきます。

資料の番号は、縦置き資料につきましては右上に、横置き資料につきましては左上に記載してございます。また、それぞれの資料の下には通し番号でページを付してございます。

まず、資料1でございますけれども「交通政策審議会への諮問について」というものが1枚、資料2として「全国内航鋼船運航業最低賃金」と左上にあります公示文が2枚、それから資料3として「内航海運業の概要」、これが表紙を含めまして4ページから9ページまでの6枚でございます。それから、資料4といたしまして「最低賃金適用対象事業者数、船舶数及び船員数」というのが1枚でございます。それから、資料5といたしまして「全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査」が1枚ございます。それから、資料6といたしまして「全国内航鋼船運航業の最低賃金の改正状況」というものが1枚ございます。続きまして、資料7として「最低賃金の改正に係る参考資料」といたしまして、下の通し番号で言いますと13ページから21ページまで9枚物をつけてございます。

資料は以上でございますけれども、皆様、行き届いておりますでしょうか。よろしゅう

ございますでしょうか。

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。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。

はい、どうぞ。

【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】 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こと推薦がございましたが、いかがでございますでしょうか。

(「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、よろしくお願いたします。

【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。大変お暑いところ、ご参集くださいませ恐縮でございます。皆様のご協力を得て、この審議が円滑に進みますよう努めてまいりますので、よろしくお願いたします。

それでは、早速、進めてまいります。

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、諮問の趣旨につきまして、私よりご説明を申し上げさせていただきます。

本年度、平成28年度でございますけれども、本年度につきましては、詳しくは後ほどご説明させていただきますけれども、春闘におけます組織船員の賃金水準でございますとか、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わせていただく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、船員部会のほう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。

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、事務局より報告をお願いいたします。

【成瀬船員政策課専門官】 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7月27日付の官報に公示し、意見の提出を求めています。現時点におきましては意見の提出はございません。意見聴取の期限としましては8月10日、明日となっております。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。

以上でございます。

【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。

【小森内航課課長補佐】 海事局内航課の課長補佐をやっています小森でございます。それでは、お手元の資料3に沿って内航海運業の概要についてご説明を申し上げます。

資料3、1ページ目をお開きください。輸送機関別シェア及び輸送活動量の推移でございますが、四角にございますように、内航海運は、国内貨物輸送の約4割、鉄鋼、石油、セメントなど産業基礎物資輸送の約8割を行っているところでございます。

事前に委員にご説明した中で、この資料の数字、平成26年度の数字になっているけれども、平成27年度の数字はないのかというご質問があったようでございます。こちらの資料でございますが、昔で言う陸運統計要覧といいまして、平成18年からは交通関連統計資料集として、我が国土交通省の総合政策局の情報政策課交通統計室のほうでまとめている資料でございますが、こちら、陸海空の3モードといいますか、4モードですけれども、陸海空の輸送量を並べて比較する統計資料としては、一年度おくれて平成26年度の数字となっているところでございます。

単発で言う内航海運の輸送統計で申し上げますと、27年度の数字は出ておりまして、参考までに27年度の内航輸送実績を申し上げますと、千トン単位でございますが、輸送量が365,486です。3億6,500万トンですかね。そして、トンキロでございますが、これも千トンキロなので、180,380,627千トンキロでございますので、億トンキロで言うと1,804になるんですかね。というのが、27年度の輸送統計実績になり

ます。

ただ、こちら、年度のうちに修正が入ったりして、実際の輸送統計の交通関連統計資料集に反映される時は若干の誤差が生じることがあるかもしれませんので、念のため申し添えさせていただきます。

これにあるように、内航海運の場合は、トンキロベースでは、国内輸送に非常に重要な地位を占めている輸送機関となっているところでございます。

1 ページおめくりいただきまして、6 ページになっていますが、内航貨物輸送量等の推移でございます。これも26年度、全体の3モード、先ほどの交通関連統計資料集に合わせておりますが、輸送量及び輸送活動量の推移を内航海運のみで見ると、輸送トン数は大きく減少しているものの、輸送トンキロは横ばいで推移しています。これは、短距離の内航輸送の貨物が減少、または陸上輸送に転移したことがうかがえるとともに、内航海運が長距離大量輸送に適した輸送機関であることを示しております。

もう1ページめくっていただきまして、内航海運の事業構造でございますが、内航海運事業者数は、28年3月末現在で3,040者となっております。減少傾向が続いております。内数、概要でございますが、内航海運業者3,510、全体のうち休止事業者が470者おりますので、全体では3,040事業者というふうになっております。うち登録が2,218、届け出が1,292となっております。

また、事前のご説明の中で、休止事業者というのは、その後どういうふうな扱いになるのかというご質問があったようでございますので、ご参考までに申し上げますが、こちら、休止のほかであると廃止届ということになるのでございますが、休止の場合は、前提として1年以内に事業再開の意思がある、事業再開が予定されている場合に休止の届け出を受け付けているということになっております。

ただ、その後、事情が変わって、そのまま1年を超えても休止状態が続いているという事業者もいるところでございます。ただ、事業者は徐々に減っておりますので、休止事業者のうち廃止として届け出をする事業者も中にはいらっしゃるという状況になっております。

また、左下のピラミッドの絵でございますが、ご承知のとおり、内航海運の場合、大企業たる荷主の下に、ピラミッドの茶色い濃い部分でございますけれども、運航事業者がいて、その下に2次請、3次請、そして最後の下層のところに船主がいるような、そういった構造になっています。

左のほうにありますけれども、「届出事業者及びいわゆる『一杯船主』と呼ばれる使用船舶が1隻以下の登録事業者が全事業者の約7割を占めている」という構造的な特徴も有しております。

次のページをめくっていただきまして、内航船舶の推移でございますが、内航船の隻数については、事業者数と同様に一貫して減少が続いているが、1隻当たりの大きさは大型化する傾向にあり、総トン数は大きくは減少していない。全体で見た場合、総トン数は大きくは減少していないという状況になっているところでございます。こちら、小型船の事業者が撤退する中で、大型船がより大型化し、事業者数が減る中で、船の大型化、重量トンが大きくなるということもあって、総トン数も大きくなっているという状況でございます。

次のページでございますが、内航海運の財務の状況でございます。内航海運事業者の財務状況を見ると、資産に占める固定資産の割合はオペレーターが59.1%、オーナーが72.7%であり、船舶などに依存した資産構造となっております。内航海運事業者の場合、資本等に比ばまして、設備投資として高額な大きな船を投資資産として所有するということになりますので、ほかの業界に比ばまして非常に特殊な構造になっているということになっております。また、自己資本比率は、オペレーターが27.2%、オーナーが7.8%であって、特にオーナーについては脆弱な経営基盤となっているところでございます。

以上、簡単でございますが、内航海運の概要についてご説明を申し上げました。

【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、質問等ございますでしょうか。

【和田委員】 ちょっと資料の見方だけ教えてもらいたいんですが、7ページになります。内航海運の事業者数は3,040社ということで、昨年より58社減ってきたという流れの中で、登録事業者としては40社、届け出事業者は5社が減している状況にあります。その中で、最後に書いてある99.6%が中小企業という書き方をしているわけですが、一昨年の資料によりますと、99.7%ということになれば、実際のところ、中小企業が主に潰れたんだ、なくなったんだ、撤退したんだということで数字が下がっているのか。それとも大きな会社がやめて数字が変わったのかの要因で数字が移動、中小企業が少なくなっているのかという要因をお聞きしたい。

【小森内航課課長補佐】 大企業と申しますか、大きな事業者は潰れてはいませんので、基本的には中小・零細事業者の数が減ったことによる数字の影響であります。

【和田委員】 主に58社は中小・零細がなくなったんだということですね。

【小森内航課課長補佐】 そういうことです。

【野川部会長】 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

特にございませんようなら、内航課課長補佐は所用により、これで退席をされます。

【小森内航課課長補佐】 ありがとうございます。

【野川部会長】 それでは、次に移りたいと存じます。

資料4から資料7までにつきまして、事務局から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、成瀬より説明させていただきます。

資料4、下のページ、10ページをごらんください。全国内航鋼船運航業の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、各運輸局ごとにまとめたデータになります。

一番下の計で見ていきます。平成28年4月1日現在と対前年を比較します。事業者数が1,502、対前年で6事業者減っております。船舶数でいきますと2,974隻、79隻増えております。船員数でいきますと2万2,566人、574人増えております。一番右の組織船員数ですが、船員数の内数ということになります。6,517人ということで、249人増えている状況にあります。ちなみに組織率のほうが28.8%ということになります。

次のページ、資料5に移っていただきます。全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査になります。この調査ですが、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平成28年5月に支給された賃金の実態についての調査というものになります。この調査は、最低賃金の対象となる賃金というものが明確になるもののみを調査対象とさせていただきます。調査で回収した101隻、職員520人、部員162人につきまして集計したものになります。

上が職員になりますが、賃金が最も高かった方ということで、58歳の方、賃金の計で75万8,000円ということになります。賃金が最も低かった方、30歳の方で、24万6,455円ということになります。平均しますと、51歳、賃金の計でいきますと44万6,810円ということになります。

下の部員を見ていきますと、賃金が最も高かった方、66歳の方で49万3,000円。賃金が逆に最も低かった方、21歳の方で18万3,150円という形になります。平均しますと、40.6歳で34万9,865円ということになります。

資料6に移っていただきまして、最低賃金のこれまでの改正状況をあらわしたものになります。内航鋼船の場合は、最低賃金額が4区分に分かれています。職員A、職員B、部員A、部員Bとありますが、この4区分ですが、資料2に戻っていただきまして、2ページになりますが、こちらは公示ということで、最低賃金のルールをあらわしたものになります。そこに4とありますが、「船員に係る最低賃金額（月額）」とあります。（1）として職員とあります。右側に24万5,150円となりますが、この職員というものが職員Aに該当いたします。そして、その後ただし書きで、「次の表の左欄に掲げる船舶職員養成施設の課程を修了した職員であって、当該課程修了後の勤務期間がそれぞれ同表右欄に掲げる期間に満たない者」とありますが、これが職員Bに該当してまいります。

次のページに行ってください、表のちょうど下になりますが、（2）として部員というのがあります。18万6,550円、これが部員Aになります。部員Bのほうが、ただし書きになります。「海上経歴3年未満の部員」というものが部員Bということになります。その下の「この場合において」というところにさらに詳しいルールがあります。

このような形で、最低賃金は4区分に分かれております。12ページに戻っていただきまして、この最賃のほうは昭和43年に制定されておまして、制定時は職員のAというものと部員のBというもののみでした。その後、昭和48年に部員のAが追加され、平成8年には職員Bというものが追加され、今の形態となっております。

この表の一番左にあります年度、これは諮問を行った年度ということになります。例えば平成18年でいきますが、全てバーという形になります。諮問は行いましたが、額の改定はなかったという形になります。平成27年、一番下になりますが、これが昨年改正された現行の最賃額という形になります。一昨年と比べまして、それぞれ1,800円ずつ上がっている状況です。

本年度最低賃金の改正の諮問を行った一つの理由としては、本年の春闘では、内航労務協会、一洋会、全内航と全日本海員組合との交渉において、標齡給が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。

資料7に移っていただきまして、下のページで14ページをごらんください。内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金決定状況とありますが、各地方運輸局長が定める最低賃金の今現在の額ということになります。最も高いところでは、関東運輸局ということで、職員Aでいきますと24万5,450円。職員Bは、他局にも同額で高いところがありますが、22万8,700円。部員Aでいきますと18万6,850円。部員Bでいきますと17万

7,250円ということで、職員Aと部員Aに関しましては、本省の最低賃金額と比較した場合、本省よりさらに300円高い状況になっております。

次のページ、15ページに移っていただきます。費目別、世帯人員別標準生計費（平成28年4月）というものですが、この資料は、費目別に生計費が標準的にどのぐらいかかるかというものを世帯人員1人から5人までの比較をしたものになります。括弧が平成27年4月、対前年ということになります。計のところで見ますと、対前年で全ての世帯でアップしている状況です。最もアップ幅が大きいのは2人世帯のところ、1万1,630円ということになっております。

次のページに移っていただきまして、16ページです。消費者物価指数の10大費目ということになります。平成22年の物価指数を100としまして、各年ごと、各月ごとの推移をまとめたものになります。

一番左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ります。25年から26年にかけて、100を超える数値へ移行しております。さらに27年には103.6ポイントという状況になります。

一番下の欄の月別に見ていきますと、この資料にはないんですが、平成26年1月から100を超える状況になっておりまして、この表にありますとおり、平成27年1月以降は、ほぼ103を超える数値で推移しております。

17ページに移っていただきます。ここからが労働基準法適用、陸上労働者の方の最低賃金の関係になります。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あります。1ポツの表の中にあります（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ことで、船員の最低賃金と同じものになります。

決定件数でいきますと235件、適用労働者数でいきますと316万2,700人ということで、対前年ということで比較しますと7万3,000人減という状況になっております。

次の18ページに移っていただきます。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。それらの27年度と26年度を比較したものになります。27年度の現行額のほうで見えていきますと、地域別最低賃金798円ということで、対前年で18円アップしております。アップ率でいきますと2.31%です。

産業別最低賃金のほうを見ますと、総合計の欄ですが、平成27年度で840円、対前年で12円アップしております。アップ率でいきますと約2%という状況になっております。

19ページに移っていただきます。地域別最低賃金額改定の目安の推移になっております。地域別最低賃金は各都道府県で定められておりますが、まずは中央でその目安額というものを示すことになっております。本年も7月28日付で目安額の答申が出されております。一番下の枠、平成28年度というものが、その内容になってまいります。AからDランクの4区分に分かれておりますが、各都道府県ごとの経済実態に基づきまして区分されております。具体的な都道府県の区分につきましては、次の20ページに、このような形で各都道府県が区分されております。

19ページに戻っていただきまして、各ランクごとに最低賃金額である時間額に対する引き上げ額、改定の目安というものが定められております。枠の中にありますが、Aランクで25円、Bランクで24円、Cランクで22円、Dランクで21円という形の目安が示されてあります。このアップ額を全国加重平均に直しますと24円という形になり、アップ率に直しますと3%という形になります。

次のページをごらんください。20ページになります。地域別最低賃金額の一覧表という形になります。平成27年度と平成26年度を比較したものになります。平成27年度の現行額で見えていきますと、最も高い最低賃金額、一番上にあります東京になります、907円。逆に最も低いところという形になりますと、4つの県がございます。鳥取、宮崎、高知、沖縄、ともに693円ということになります。最低賃金額の最も高いところと最も低いところの差というものが、214円という形になっております。

21ページ、最後になりますが、給与勧告の実施状況等とあります。国家公務員の給料を決めます人事院勧告、今年も昨日、8月8日にごございました。それで、ベア率としましては0.17ポイント上昇している状況になっております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきましてご質問等ございましたら、よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。特にございませんでしょうか。

それでは、次に議題3「全国内航鋼船運航業最低賃金額の改正について」の検討に入りたいと存じます。これまでの説明を踏まえまして、本年度、平成28年度の最低賃金額の改正につきまして、ご意見を伺いたいと存じます。どなたからでもよろしく願いいたします。

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。まず、この全国内航鋼船運航業最低賃金ですけれども、これにつきましては内航海運業界におけます業界のあるべき賃金水準でありまして、そこで働く船員の賃金に大きく反映するというふうに思われます。先ほど事務局のほうから説明がありましたけれども、本組合と内航2団体及び全内航との労働協約改定交渉において、一定の賃金水準の改善が図られております。また、同じように陸上諸産業におきましても、同様に一定の賃金水準の改善が図られているということでもあります。

また、既に陸上におきましては、中央最低賃金は3%引き上げられまして、全国平均で24円、昨年よりも6円アップということで、今年につきましては、例年になく異例の早さで決着しているということでございます。

このような状況を踏まえますと、今年についても、内航におけます最低賃金を改善する必要があるかというふうに思っております。また、内航の最低賃金の改善につきましては、当然のことながら、その動向について、荷主、その辺のところも注目しており、運賃、用船料などにも反映されていくのではなかろうかと思っております。

また、陸上諸産業がこれまで最低賃金を改定している中で、賃金が上がらない産業においては人は集まってこない。特に内航海運においては、船員不足が今顕著になっているというような状況を踏まえますと、本年度についても、陸上諸産業の最低賃金額が引き上げられている状況下、最低賃金の引き上げが行われるべきであるというふうに思っておりますので、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。

いかがでしょうか。ただいま船員の最低賃金の引き上げにつきまして、強いご要望が出されたと理解いたしますが、いかがでしょうか。

はい、山本委員。

【山本委員】 それでは、毎年同じような発言をさせていただいて恐縮なんですけど、事務局のほうからご用意いただいている内航海運業の概要、この資料の中でもごらんいただけるとおり、内航の輸送量というのは、まだ漸減傾向にあります。2008年のリーマンショック以降、やはり2割減少した状態のまま推移している。一時、東日本大震災以降、復興需要で2012年、2013年ぐらいに短期的に回復を示した船種もございますが、2014年以降、連続して徐々にまた減少傾向に転じている、そのような状況でございます。

一方、船腹量、隻数は減っておりますけれども、総トン数は横ばい状態、若干増えている部分もございます。そういう中で、なかなか運賃、用船料も含めて改善ができるような環境にはないというふうに捉えております。

そのような環境下で、昨年、一昨年、本年も通じて、中央ではベースアップを実施してまいりました。ただ、内航業界の多数を占める小型船の分野においては、賃金の改善もなかなか追いつけていないというように伺っております。甚だ苦しい経営環境の中で最低賃金を引き上げるということは、かなり慎重な検討を要するのではないかというふうに考えております。

一方では、人手不足ということがここ数年来言われておりまして、求人倍率も高どまりの状況でございますので、他産業との労働力の確保という競争の面もございますので、やはり労働条件の改善というのは当然考えていかなければならないことではあろうと思われまます。ただ、経営環境が、先ほど述べましたような状況でございますので、慎重な検討を要するだろうというふうに考えております。

以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。和田委員。

【和田委員】 先ほど、山本委員から言われました経営者の経営の苦しさというようなお話をされたわけですが、当方委員、平岡も言いましたとおり、船員の最低賃金、これについては荷主もその動向を注視しているだろう、強いては用船料の改善につながるというふうな考え方のもとでも、やっぱり協議が必要だというような考え方を述べておるんですが、まさに山本委員が言われたとおり、少子高齢化、この時代に入って、船主側としては船舶の問題もあろうかと思いますが、あくまで陸上他産業との少子高齢化に伴う人の取り合いといったことが顕著になってきています。

具体的な例を言いますと、四国地区では求人倍率は5倍を超え、3月、5.5だったと思います。神戸運輸監理部でも6月の有効求人倍率が2.4倍、人手不足の時代の中で、どうやって船員を呼び込んでくるんだといったことを捉まえられれば、特に考えていかなければいけない内容ではないかと思えます。

また、先ほど平岡委員が言ったとおり、陸上他産業、時給とはいえ最賃が大幅改善しています。陸と他産業が人を獲得する上で前進しているにもかかわらず、我々が停滞しているのかというような考え方もやっぱり必要なんではないかということで、今年の最低

賃金には大幅な改善がされればなというような希望を持っていますので、どうぞよろしく
お願いします。

【野川部会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。蔵本委員。

【蔵本委員】 毎年同じようなことを言っているんですけども、資料の説明の中で標準生計費、物価指数、それと地域別・産業別最低賃金等、いずれも高騰しているという状況はよく理解できたというところで、また、労働者側の意見の船員不足対策、少子高齢化、求人倍率等の改善に向けて最賃の見直しをしながら、荷主と交渉していかなければいけないということもよく理解はできているつもりでございます。

ただ、山本委員の言われるように、輸送量が思わしく伸びていないのと同時に、今回の資料の中には運賃、用船料の推移については示されていないわけなんで、個人的には理解できるものの、小型船事業者の実態が現状どうなのか、ほんとうに最賃を上げていくだけの気力、体力というもの、また、そういう意識というものを再度地方に問いかけて確認をする必要があるんじゃないかなという気がしているところでございます。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございました。

双方からご意見を伺いまして、船員側としては、陸上の最賃が大分上がっていること、人手不足になっていること、あるいは、これからの特に内航業の将来的なことなども踏まえての最低賃金の引き上げについて強いご要望があり、また、船主側からは特に小型船等の環境を考えるとなかなか厳しいというようなご説明もございまして、双方のご意見、大分隔たりがあるようですが、やはりできるだけ話し合いによって歩み寄りを進めていただきたいと存じますので、一旦この場をクローズいたしまして、労使委員の間で率直なお話し合いをしていただきたく存じますが、よろしいでしょうか。

そうしましたら、あまり時間をとれませんので、20分程度をめどに、別室が用意してございますので、そちらで労使話し合いをしていただきたく存じます。

それでは、よろしく願いいたします。

(中 断)

【野川部会長】 どうもお疲れさまでございました。

それでは、話し合いの結果につきまして、どちらからでも結構です。

では、平岡委員。

【平岡委員】 先生、お時間をいただきまして、ありがとうございました。船主側、それと組合側のほうで話をしたわけでございますけれども、双方それぞれ言い分はあるという形の中で、船主側のほうも、その必要性、それについては認めるというような考え方は持っているんですけれども、やはり水準はどうあるべきかというようなことで、今年の上最賃の一つの流れ、その辺のところを踏まえれば、水準で隔たりがあることから、本日段階では結論を見出すことはできなかったということで、再度双方持ち帰り、検討するということが分かれております。

【野川部会長】 ということでよろしいでしょうか。特につけ加えることはないですか。

【山本委員】 はい。

【野川部会長】 わかりました。

それでは、本日の専門部会では残念ながら結論を得られなかったということで、さらに話し合いを詰めて、よりよい結論を目指していただくということで、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と、このようにしたいと存じますが、それ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、そういうことで、本日の予定された議事はこれで終了ということにいたしますが、それでは事務局から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、次回専門部会の日程でございますけれども、日程といたしましては、9月16日金曜日の15時から、場所は本日と同じこちら、海事局の第6会議室を予定しておりますので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【野川部会長】 それでは、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、またお暑いところ、ありがとうございました。

— 了 —