

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 議事次第

令和2年10月5日(月)
13:00～14:30
2号館低層棟共用会議室6

1. 開 会

2. 議 事

議題1. 専門部会長の選任について

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

議題3. 全国内航鋼船運航業最低賃金の改正について

3. 閉 会

全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会委員名簿
(敬称略、五十音順)

(公益を代表する委員)

庄司 るり 東京海洋大学学術研究院 海事システム工学部門教授

野川 忍 明治大学専門職大学院 法務研究科教授

(関係船員を代表する委員)

平岡 英彦 全日本海員組合 中央執行委員

和田 文男 全日本海員組合 国内局国内部長

(関係使用者を代表する委員)

福島 智 太平洋汽船株式会社 常務取締役

村田 泰 八重川海運株式会社 代表取締役

配布資料一覧

資料1 交通政策審議会への諮問について

諮問第363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」

資料2 全国内航鋼船運航業最低賃金（平成8年10月30日運輸省最低賃金公示第5号）

資料3 内航海運の現状及び今後の内航海運のあり方

資料4 最低賃金適用対象事業者数、船舶数及び船員数

資料5 全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査

資料6 全国内航鋼船運航業の最低賃金の改正状況

資料7 最低賃金の改正に係る参考資料

- ・ 内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金決定状況（地方運輸局長等関係）
- ・ 費目別、世帯人員別標準生計費（平成31年4月）
- ・ 消費者物価指数（10大費目）
- ・ 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
- ・ 地域別・産業別最低賃金の全国加重平均額
- ・ 地域別最低賃金額改定の目安の推移
- ・ 地域別最低賃金額一覧
- ・ 給与勧告の実施状況等

国海員第 97 号
令和 2 年 7 月 15 日

交通政策審議会

会 長 古賀 信行 殿

国土交通大臣

赤 羽 一 嘉



交通政策審議会への諮問について

最低賃金法（昭和 34 年法律第 137 号）第 35 条第 7 項の規定に基づき、
下記事項について諮問する。

記

諮問第 363 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

諮問理由

全国内航鋼船運航業最低賃金（平成 8 年運輸省最低賃金公示第 5 号）及び海上旅客運送業最低賃金（平成 8 年運輸省最低賃金公示第 6 号）を改正することについて、最低賃金法第 35 条第 7 項の規定に基づき、交通政策審議会の意見を聴く必要があるため。

全国内航鋼船運航業最低賃金

平成 8 年 10 月 30 日	平成 8 年運輸省最低賃金公示第 5 号
一部改正平成 9 年 10 月 31 日	平成 9 年運輸省最低賃金公示第 5 号
一部改正平成 10 年 11 月 2 日	平成 10 年運輸省最低賃金公示第 2 号
一部改正平成 13 年 11 月 1 日	平成 13 年国土交通省最低賃金公示第 2 号
一部改正平成 18 年 12 月 1 日	平成 18 年国土交通省最低賃金公示第 2 号
一部改正平成 20 年 12 月 1 日	平成 20 年国土交通省最低賃金公示第 2 号
一部改正平成 26 年 3 月 3 日	平成 26 年国土交通省最低賃金公示第 2 号
一部改正平成 26 年 11 月 20 日	平成 26 年国土交通省最低賃金公示第 4 号
一部改正平成 27 年 12 月 2 日	平成 27 年国土交通省最低賃金公示第 2 号
一部改正平成 28 年 11 月 28 日	平成 28 年国土交通省最低賃金公示第 2 号
一部改正平成 29 年 12 月 8 日	平成 29 年国土交通省最低賃金公示第 2 号
一部改正平成 31 年 1 月 24 日	平成 31 年国土交通省最低賃金公示第 1 号
一部改正令和元年 12 月 18 日	令和元年国土交通省最低賃金公示第 2 号

1 適用する地域

全国

2 適用する使用者

船員法（昭和 22 年法律第 100 号）第 1 条に規定する船舶であって、国内各港間のみを航海する鋼船（次の各号に掲げるものを除く。）の船舶所有者（船員法第 5 条の規定に基づき、船舶所有者に関する規定の適用を受ける者を含む。）

(1) はしけ

(2) 内航海運業法（昭和 27 年法律第 151 号）第 2 条第 1 項各号に掲げる船舶

(3) 海上旅客運送業又はサルベージ業に従事する船舶

(4) 平水区域を航行区域とする船舶及び沿海区域を航行区域とする総トン数 100 トン未満の船舶

3 適用する船員

前項の使用者に雇用されている船員であって、同項の船舶に乗り組む職員（船長を含む。以下同じ。）及び部員

4 前項の船員に係る最低賃金額（月額）

(1) 職員 249,550 円

ただし、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については、233,100 円とする。

海員学校（独立行政法人海員学校を含む。以下同じ。）本科	4 年 6 月
独立行政法人海技教育機構海技士教育科海技課程本科	
船舶職員養成施設として指定を受け、又は登録を受けた水産系高等学校の課程	
海員学校乗船実習科	4 年
独立行政法人海技教育機構海技士教育科海技課程乗船実習科	
海上保安学校本科	3 年 6 月
海員学校インターンシップ課程（本科）	
独立行政法人海技教育機構海技士教育科海技課程インターンシップ課程（本科）	
海員学校専修科	
独立行政法人海技教育機構海技士教育科海技課程専修科	

船舶職員養成施設として指定を受け、又は登録を受けた水産系高等学校専攻科の課程	
海技大学校（独立行政法人海技大学校を含む。以下同じ。）海技士科（三級海技士（航海科、機関科）第四）	
海技大学校海上技術科（航海科、機関科）	
独立行政法人海技教育機構海技士教育科海技専攻課程海上技術コース（航海、機関）	2年6月
船舶職員養成施設として指定を受け、又は登録を受けた商船高等専門学校（独立行政法人国立高等専門学校機構を含む。）の課程	
海員学校インターンシップ課程（専修科）	
独立行政法人海技教育機構海技士教育科海技課程インターンシップ課程（専修科）	2年
独立行政法人海技教育機構海技士教育科海技専攻課程海上技術コース（航海専修、機関専修）	6月

(2) 部員 190,950円

ただし、海上経歴3年未満の部員については、181,650円とする。

この場合において、海上経歴を計算するときは、海員学校の専科、専修科、司ちゅう・事務科又は独立行政法人海技教育機構海技士教育科海技課程専修科の卒業生については3年を、その他の海員学校の卒業生又は独立行政法人海技教育機構海技士教育科海技課程本科の卒業生についてはその修業年限の期間を、船舶職員養成施設として指定を受け、又は登録を受けた水産系高等学校の課程の卒業生については2年を、その他の高等学校卒業生については1年を、それぞれ海上経歴とみなす。

5 最低賃金に算入しない賃金

- (1) 通常の労働日以外の日の労働及び通常の労働時間を超えた時間の労働に対し支払われる割増手当及びこれらの労働に対応する部分の能率給、歩合給など
- (2) 夜間の労働に対し支払われる夜間割増賃金
- (3) 臨時的に行う通常の労働以外の労働に対し支払われる作業手当、荷役手当、欠員手当など
- (4) 予期していない事由に基づき支払われる災害の場合の一時金及び支給条件はあらかじめ確定されているが、支給事由の発生が不確定であり、かつ、まれに支払われる結婚手当、退職手当など
- (5) 1か月を超える期間毎に支払われる夏期・年末手当、賞与、その他これに準ずる賃金
- (6) 通勤手当及び実費弁償として支払われる交通費、旅費、その他これに類するもの

附 則（平成9年運輸省最低賃金公示第5号）

この公示は、平成9年11月30日から効力を生ずる。

附 則（平成10年運輸省最低賃金公示第2号）

この公示は、平成10年12月2日から効力を生ずる。

附 則（平成13年国土交通省最低賃金公示第2号）

この公示は、平成13年12月1日から効力を生ずる。

附 則（平成18年国土交通省最低賃金公示第2号）

この公示は、平成18年12月31日から効力を生ずる。

附 則（平成20年国土交通省最低賃金公示第2号）

この公示は、平成20年12月31日から効力を生ずる。

附 則（平成26年国土交通省最低賃金公示第2号）
この公示は、平成26年4月2日から効力を生ずる。

附 則（平成26年国土交通省最低賃金公示第4号）
この公示は、平成26年12月20日から効力を生ずる。

附 則（平成27年国土交通省最低賃金公示第2号）
この公示は、平成28年1月1日から効力を生ずる。

附 則（平成28年国土交通省最低賃金公示第2号）
この公示は、平成28年12月28日から効力を生ずる。

附 則（平成29年国土交通省最低賃金公示第2号）
この公示は、平成30年1月7日から効力を生ずる。

附 則（平成31年国土交通省最低賃金公示第1号）
この公示は、平成31年2月23日から効力を生ずる。

附 則（令和元年国土交通省最低賃金公示第2号）
この公示は、令和2年1月17日から効力を生ずる。

内航海運の現状及び 今後の内航海運のあり方

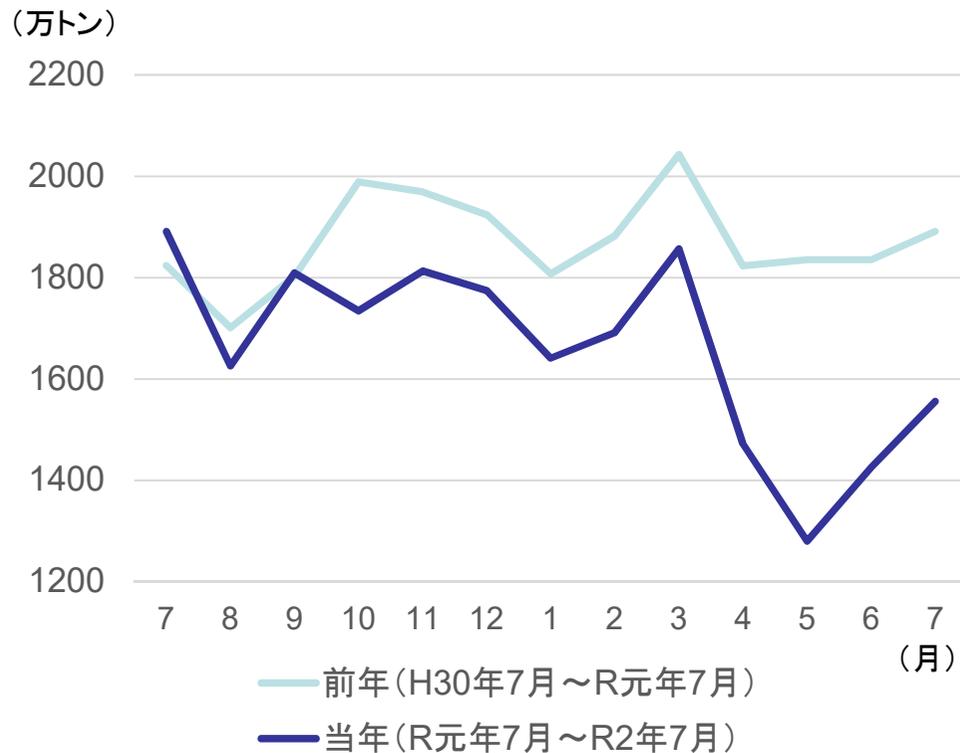
令和2年10月

国土交通省海事局

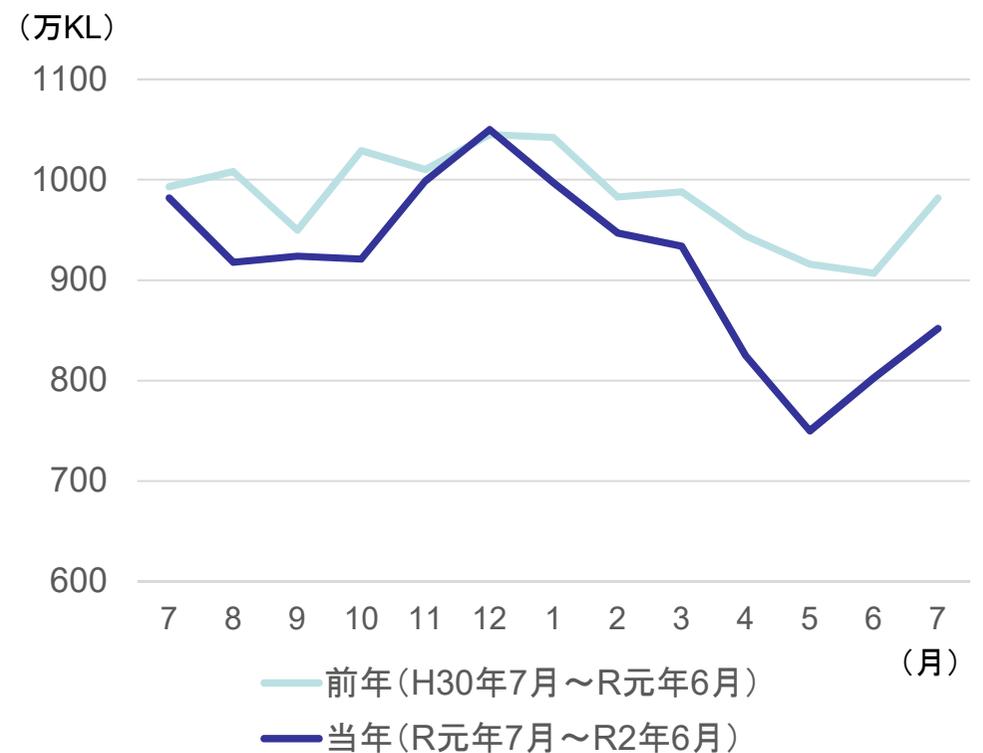
1. 新型コロナウイルス感染症の影響

- 今般の新型コロナウイルス感染症拡大により、内航海運業界も大きな影響を受けた。
- 貨物船は昨年10月以降、油送船は直近1年間輸送量は減少傾向にあり、特に、本年5月の対前年同月比は、貨物船が約26%減少、油送船が約18%減少と、いずれも大幅に減少。
- 今後も新型コロナウイルス感染症の影響が懸念されている。

貨物船

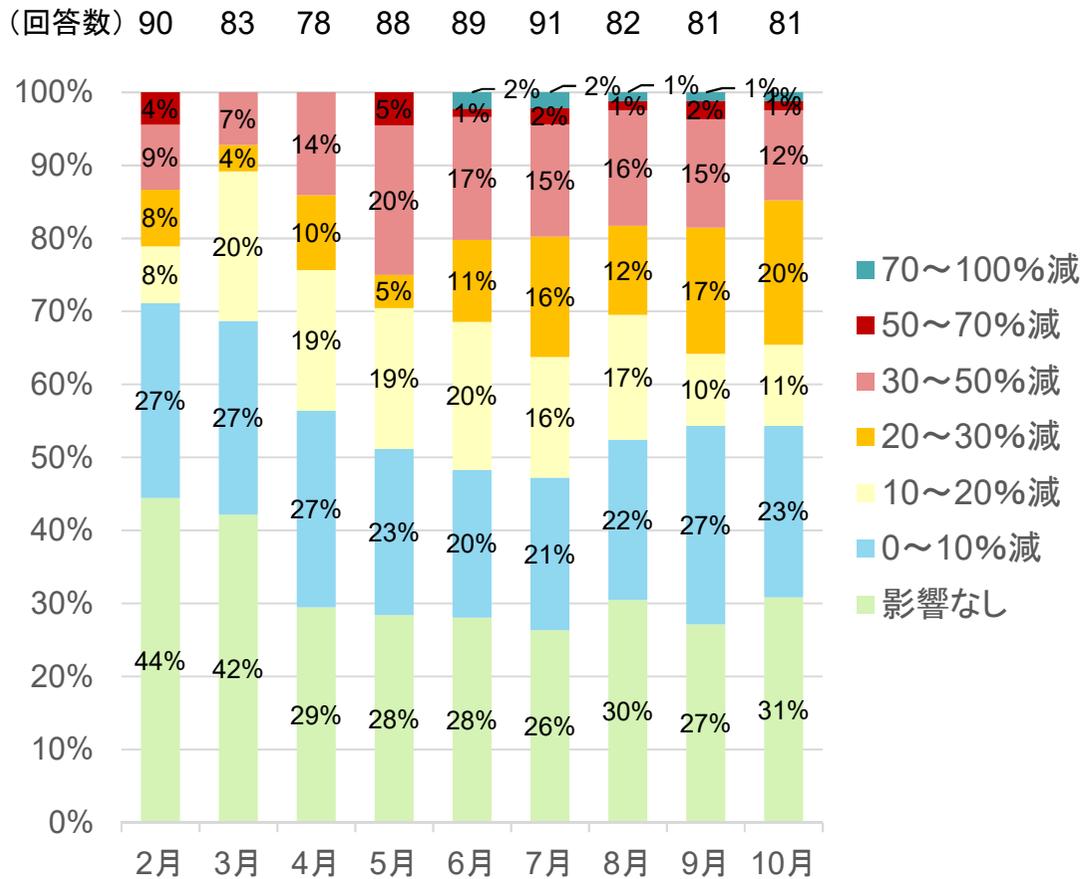


油送船



- 売上については、2月時点では前年同月と比べて「減少」と回答した事業者は約5割だったが、8月は約7割にまで拡大。9月以降もこの減少傾向は続く見込み。
- 厳しい経営状況の中、資金繰り支援や雇用調整助成金等、国による支援策を活用又は活用を検討。

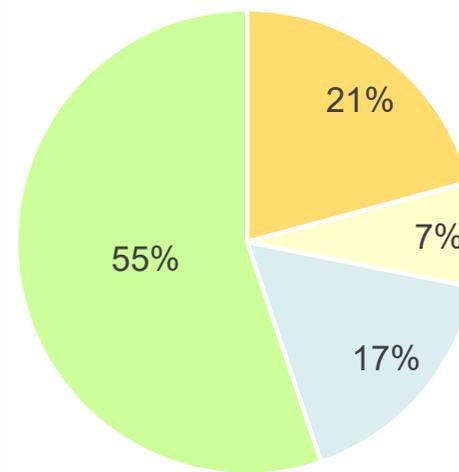
売上金額(前年同月比) ※9、10月は見込み



国による支援策の活用状況 ※7月末時点

【資金繰り支援※】

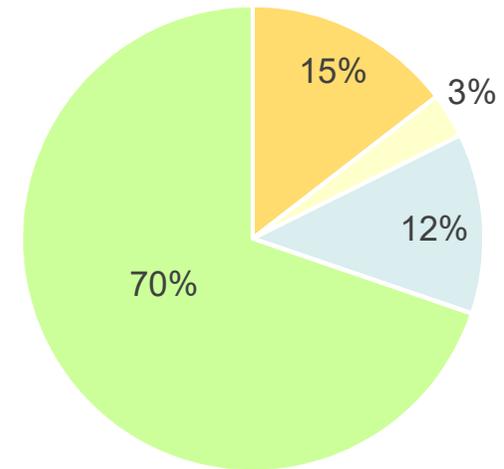
(回答:96者)



1. 給付済
2. 申請済(未給付)
3. 活用に向けて検討中
4. 活用の予定なし

【雇用調整助成金】

(回答:96者)



1. 給付済
2. 申請済(未給付)
3. 活用に向けて検討中
4. 活用の予定なし

※政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等

調査方法:内航海運登録事業者96者(総事業者1,828者)に対し、内航総連、各地方運輸局等よりアンケート及びヒアリングを実施

第1次、第2次補正予算等による主な支援策①

第16回基本政策部会資料より

- 2次にわたる補正予算等により、内航海運業者も活用可能な、民間金融機関による実質無利子・無担保融資の創設、雇用調整助成金の特例措置の更なる拡大等の支援策を講じたところ。
- 海事局では、必要な支援策が隅々まで行き届くよう、地方運輸局等に設置した相談窓口を活用しながら、プッシュ型で制度の周知徹底や現場のニーズ把握等に取り組んでいる。

運 転 資 金 等 が 不 足 す る 場 合	セーフティネット貸付		運転資金又は設備資金の融資 (日本政策金融公庫等。最大7.2億円)		
	無 利 子 ・ 無 担 保 融 資	信用保証付き	セーフティネット保証	一般保証とは別枠の保証 (信用保証協会。最大2.8億円)	+ 保証料・利子減免 ※信用保証付き民間既往債務の借換も対象
			危機関連保証	セーフティネット保証とは別枠の保証 (信用保証協会。最大2.8億円)	
	政府系金融機関による融資	新型コロナウイルス感染症特別貸付	中小企業等に対する信用力や担保に拠らない融資 (日本政策金融公庫等。最大6億円) ※金利0.9%引き下げ(当初3年間)	※既往債務の借換も可能	
		危機対応融資	中小企業等に対する信用力や担保に拠らない融資 (商工組合中央金庫。最大6億円) ※金利0.9%引き下げ(当初3年間)		
		小規模事業者経営改善資金(マル経融資)	小規模事業者に対する別枠の融資 (日本政策金融公庫等。最大1,000万円)		+ 特別利子補給制度
	資 本 性 劣 後 ロ ー ン (中 小 企 業 向 け)			一時的に財務状況が悪化し企業再建に取り組む企業に対する資本金性劣後ローンの提供(日本政策金融公庫等。最大7.2億円) ※利率0.5%(当初3年間)	

第1次、第2次補正予算等による主な支援策②

第16回基本政策部会資料より

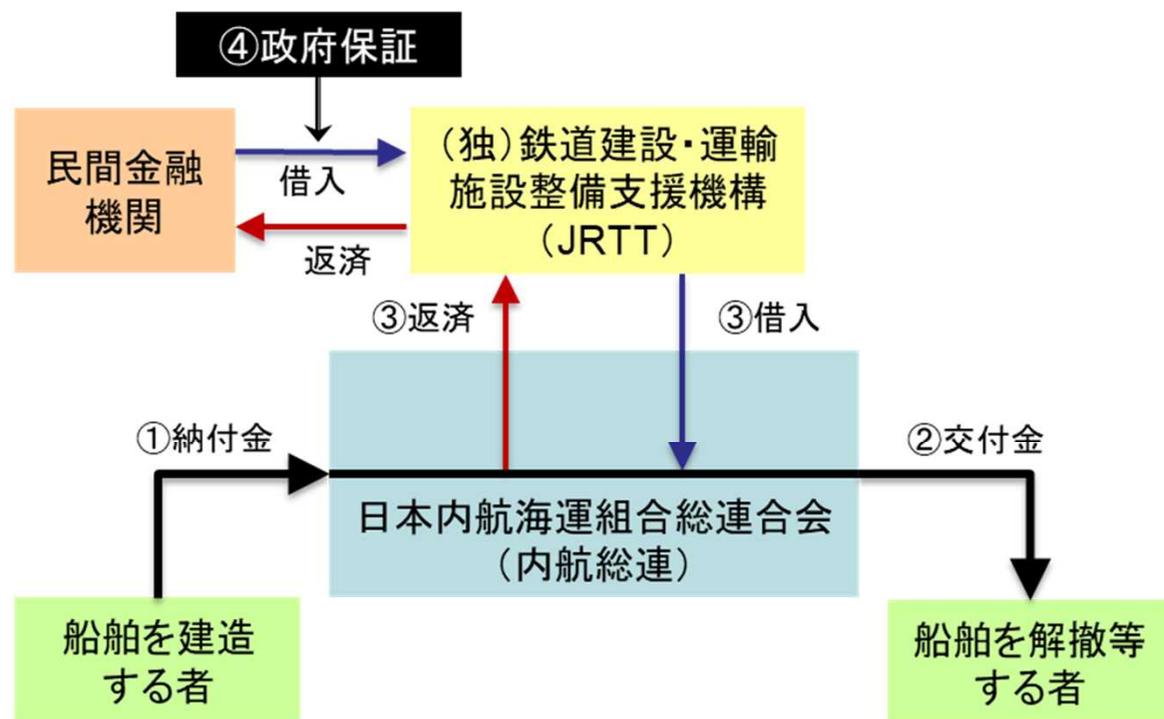
不 運 足 転 す 資 る 場 合 が	新型コロナ特例リスケジュール (特例リスケ)	中小企業再生支援協議会が既往債務の支払いに悩む中小企業に代わり、1年間の元金返済猶予を要請、特例リスケ計画(1年間の資金繰り計画)の策定支援
	持 続 化 給 付 金	特に大きな影響を受けている中堅以下の事業者を対象に給付金を支給 (法人:200万円)
	家 賃 支 援 給 付 金	中堅以下の事業者で売上高が減少(5月~12月のいずれか1ヶ月で前年同月比▲50%以上等)しているテナント事業者に対し、地代・家賃の負担軽減のための給付金を支給(法人:月額最大100万円/6ヶ月分支給) ※土地・建物賃貸借契約に基づく賃料と類似するものとして港湾の占有料や施設使用料(例:棧橋設置に係る占有料等)も対象となり得る。
維 雇 持 用	雇 用 調 整 助 成 金	休業手当や教育訓練等の費用の一部(中小企業:4/5 大企業:2/3)を助成 助成率上乘せ:解雇等を行わない場合(中小企業:10/10 大企業:3/4) 支給上限額:15,000円/日/人(月額上限:33万円)
税 制 措 置	固 定 資 産 税 等 の 軽 減 措 置	中小事業者等が所有する償却資産及び事業用家屋に係る固定資産税及び都市計画税を収入の減少幅に応じて軽減(減免率:1/2 or 全額) ※令和3年(2021年)課税が対象
	納 税 猶 予	2月以降、事業収入が減少(前年同月比▲20%以上)した事業者に対して、法人税や消費税、固定資産税など、基本的に全ての税を対象に無担保かつ延滞税なしで納税を原則1年間猶予
	欠 損 金 の 繰 戻 し 還 付	資本金10億円以下の中堅・中小企業において、前年度黒字で今年度赤字の場合、前年度に納付した法人税の一部還付
	災 害 損 失 欠 損 金 の 繰 戻 し 還 付	新型コロナウイルス感染症の影響により損失が発生した場合には、災害損失欠損金の繰戻しによる法人税額の還付
そ の 他	地 方 創 生 臨 時 交 付 金	地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに必要な事業を実施できるよう、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金(総額3兆円)を交付 ※交付金の用途は各自治体で決定

2. 内航海運暫定措置事業の終了

- 船腹調整事業について、意欲的な事業者による事業規模の拡大や新規参入が制限されるなどの弊害が生じたとの指摘もあり、「規制緩和推進3カ年計画」(平成10年3月閣議決定)を受け、船腹調整事業を解消。
- 同事業の解消により、船舶の建造の際に既存船の解撤等が不要になったことで「引当資格」が無価値化。
- このため、「引当資格」の無価値化による経済的影響を最小限に抑えるためのソフトランディング策として、平成10年4月に「内航海運暫定措置事業」を導入。

内航海運暫定措置事業の概要

(内航海運組合法第8条第1項第5項に基づき内航総連が実施、同法第12条により国土交通大臣が規程を認可。)



- ① 船舶を建造する者は、内航総連に納付金を納付。
- ② 内航総連は、船舶を解撤等する者に対して交付金を交付。
※対象船舶は、平成11年9月末までに内航総連の船舶原簿に登録された引当資格を有する船舶。
- ③ 内航総連は、事業費の不足分をJRTTから借入れ。
- ④ 国は、③に係るJRTTによる民間金融機関からの借入れに対し政府保証を実施。
- ⑤ **収支相償った時点で本事業は終了。**
※なお、交付金交付事業は、平成27年度をもって引当資格を有していた対象船舶が全てなくなり終了。

船舶建造時に必要な建造等納付金のイメージ

第14回基本政策部会資料より

新造船		認定条件	建造等納付金の額(令和元年度の例) ＜新造船の納付金単価 × 対象トン数＞
船種	G/T、D/W		
一般貨物船 	499 G/T 1,600 D/W	なし	$30,000 \text{ 円} \times 1,600 \text{ D/W}$ = 4,800 万円
油送船 	499 G/T 1,200 m ³	なし	$24,000 \text{ 円} \times 1,200 \text{ m}^3$ = 2,880 万円
特殊貨物船 (石材・砂・砂利専用船) 	499 G/T 1,600 D/W	【構造】 ガット又は吸込 【積荷】 石材、砂、砂利	$26,400 \text{ 円} \times 1,600 \text{ D/W}$ = 4,224 万円

※平均的な船価：5～6億円

※平均的な船価：7～8億円

※平均的な船価：6～7億円

※いずれも代替船がある場合の納付金の額である。

「内航海運暫定措置事業」は、船腹調整事業解消に伴う経済的混乱の抑止のほか、船腹需給の引き締め効果、保有船舶の解撤や代替建造を促し内航海運の構造改革を促進する効果、環境性能の高い船舶の建造を進めるインセンティブ効果、大きな役割を果たしてきたことは事実である。

しかし既に平成27年に解撤交付金対象船舶が消滅したこともあり、現在は建造納付金により借入金を返済するための事業となっている。

このような理由からも、当初の予定通り、同事業は収支相償ったときに終了するべきである。

日本内航海運組合総連合会としては、その後は海上貨物輸送の物流業界団体として、業界を巡る諸課題に取り組むことにより、我が国経済の発展に貢献していきたいと考えている。

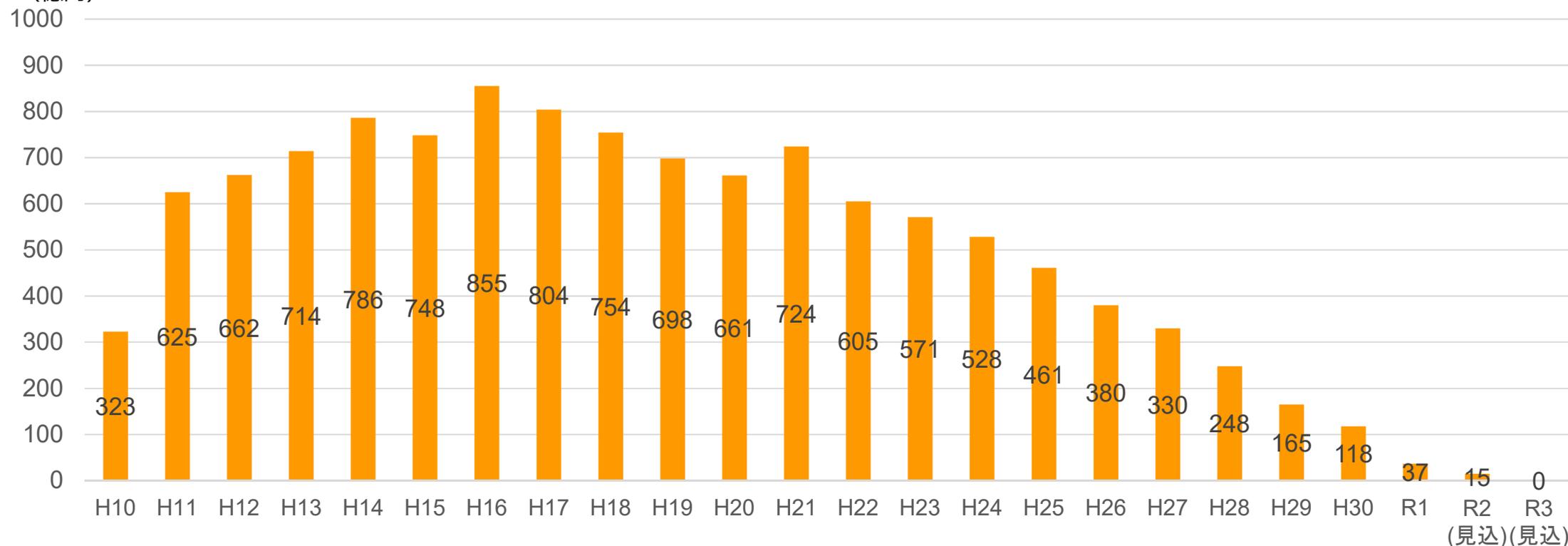


内航海運暫定措置事業の年度末借入金残高の推移

内航海運暫定措置事業の収支実績と今後の資金管理計画(令和2年3月公表)より

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2 見込	R3 見込
年度末借入金残高	323	625	662	714	786	748	855	804	754	698	661	724	605	571	528	461	380	330	248	165	118	41	15	0

(億円)



内航総連は、令和2年3月12日の第634回理事会において、暫定措置事業の円滑な終了に向けた総連合会としての取り扱い方針を下記(1)～(2)の通り決定。

- (1) 規程で定める収支相償う時期は、J R T T に対する債務全額の返済手続き完了時とすることを前提とした上で、現在の暫定措置事業の収支状況から見て、当該時期は令和3年8月20日のJ R T T に対する債務返済時となる。
- (2) 現時点での建造等納付金の納付状況に基づくと、令和2年9月期以降は、建造等納付金の納付は不要となる。

【参考】船腹調整事業

- 船腹過剰を基調とする状況下において、解撤・建造サイクルを通じて船腹量を調整、全般に一定の需給引き締め効果があった。
- また、平成のバブル期までは全体的に運賃水準は増加傾向にあり、船腹量減少による需給の引き締めも相まって一定の過当競争の改善が図られた。
- 一方、意欲的な事業者による事業規模拡大や新規参入が制限され、内航海運業界の構造改善の支障となってきたとの指摘もある。

内航海運暫定措置事業

- 船舶を解撤等する者に交付金を交付することにより、無価値化した引当資格の精算機能を担い、平成27年度に引当資格を有していた対象船舶が消滅。

⇒ **船腹調整事業の解消による経済的影響を考慮したソフトランディング策としての主目的は達成**

- その他、暫定措置事業及びその事業期間の評価として、

▶ 船腹量の引き締め

- ・ 交付金単価の逦減、及び平成15年以降は交付金対象を船齢15年以下に限定することで、本事業導入初期において船舶の解撤等が進み船腹量が減少。
- ・ 本事業導入後の新造船には引当資格がなく交付金対象ともしなかったため、投機的な船舶建造を抑制。

▶ 船舶の大型化・近代化

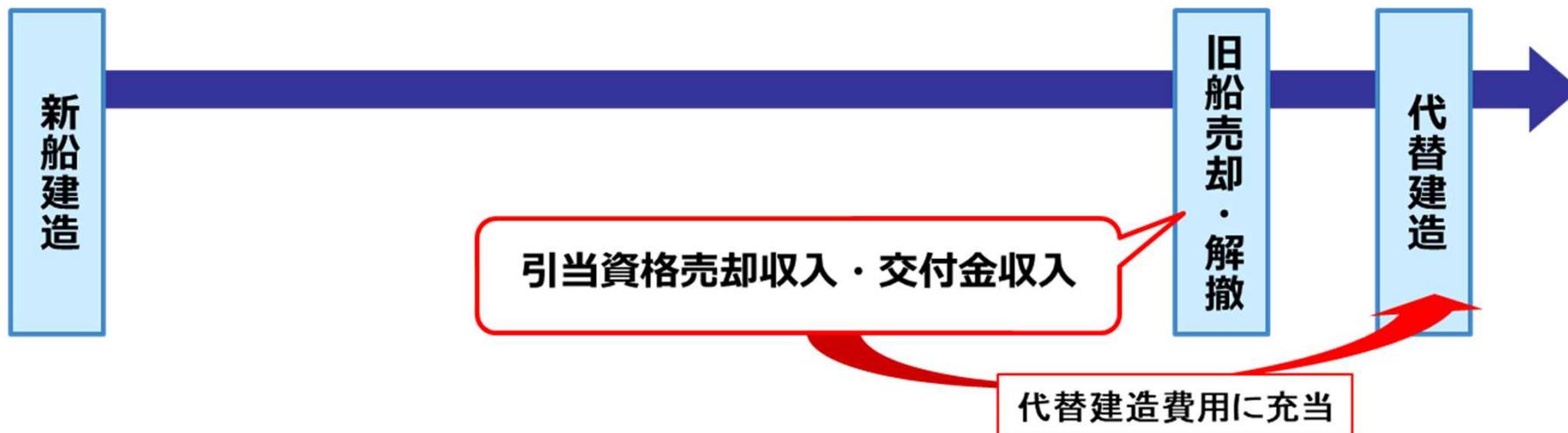
- ・ 納付金のみで建造が可能となり、さらに近年の納付金単価逦減もあって船舶建造の自由度が高まり、大型船を建造しやすくなったことで暫定措置事業継続中も船舶の大型化が進展。
- ・ 導入初期に交付金対象から老齢船を除くことでその解撤促進を図ったが、当時の景況下で代替建造を行えなかったオーナーも存在し、老齢船の解撤が十分に進まなかった。さらに、輸送量減少により新造隻数も暫定事業前の半数にとどまり、逆に船舶の高齢化が進んだ。

▶ 円滑な市場からの撤退の確保

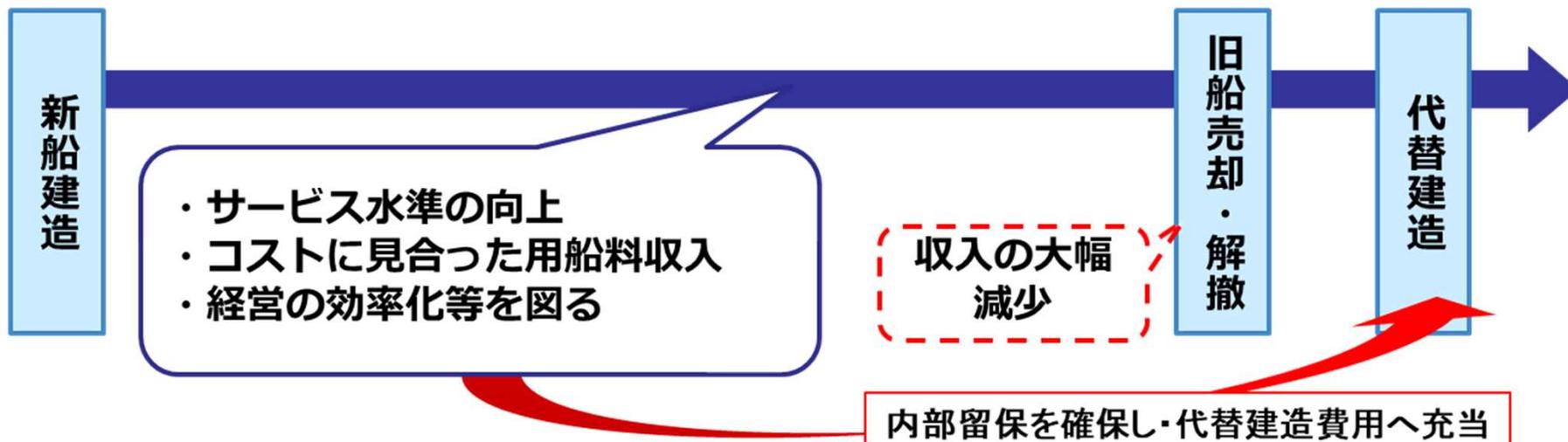
- ・ 交付金が貴重な転廃業資金となって事業者（特にオーナー）数が減少。

※ 平成の30年間で事業者数は半数以下となったが、荷主も経営統合が進んでおり、内航海運業における事業基盤強化は道半ばとの声あり。

旧 来



現 在



3. 基本政策部会での検討

新たな内航海運業のあり方・船員の働き方改革について

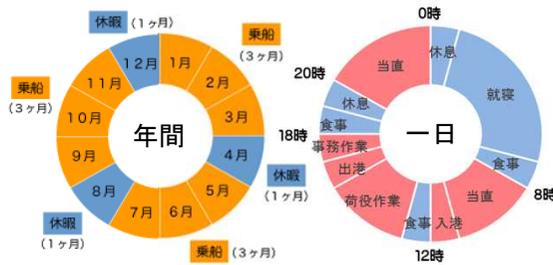
課題・背景

内航海運の安定的輸送確保に向け、

- (1) **船員**: 船員の高齢化が顕著な中、陸上との人材確保競争が激化しており、働き方改革を通じ、船員という職業を魅力ある職業へと変えていく必要。
- (2) **内航海運業**: 荷主との硬直的關係・脆弱な事業基盤という課題に加え、到来する内航海運暫定措置事業の終了等の事業環境の変化を踏まえ、内航海運業のあり方を総合的に検討する必要。

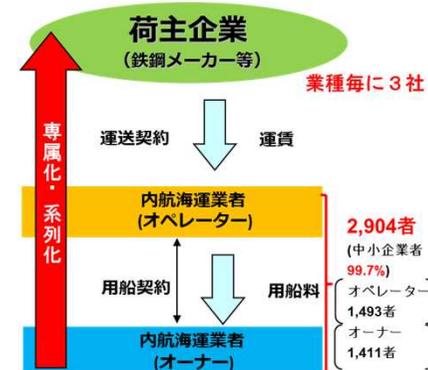
内航船員の労働実態

◆内航船員のスケジュール(例)



- 年間を通じ長期間の乗船
- 毎日の長時間労働

内航海運業の市場構造



船員の働き方改革に関する検討

(交政審海事分科会船員部会※) 2019.2.20～

※部会長: 野川 忍 明治大学専門職大学院法務研究科 教授

○労働環境の改善

- ・労働時間の適正な管理、多様な働き方への対応 等

○船員の健康確保

- ・メンタルヘルス対策(ストレスチェックの実施、長時間労働者への面接指導)、船員向けの産業医制度 等

- 女性も活躍しやすい就労環境
- 若者にとっての職の魅力向上



(内航旅客船の女性船長)



(入社6年目の二等航海士)

内航海運のあり方に関する検討

(交政審海事分科会基本政策部会※) 2019.6.28～

※部会長: 河野 真理子 早稲田大学法文学部 教授

○荷主等との取引環境の改善

- ・労働環境改善に必要な追加的コスト負担の適正な配分
- ・暫定措置事業終了後の持続可能な事業運営に向けた取引環境の整備 等

○内航海運の生産性向上

- ・運航・経営効率化、新技術活用 等



(主力船型の総トン数499トクラス)



(モーダルシフトを担うRORO船)

本年夏頃にとりまとめ予定

新たな内航海運業への変革・船員の働き方改革の実現

交通政策審議会海事分科会基本政策部会の開催状況

2019年6月(第9回)

キックオフ

2019年8月(第10回)

他業種の取組・荷主ヒアリング①

- ▶トラック業界における働き方改革実現に向けた取組み等について (公社)全日本トラック協会
- ▶雑貨系荷主からみた内航海運について 味の素(株)、ライオン(株)

2019年10月(第11回)

他業種の取組・荷主ヒアリング②

- ▶建設業界における働き方改革の実現に向けた取組みについて 土地・建設産業局建設業課
- ▶産業基礎物資系荷主からみた内航海運について 日本製鉄(株)、コスモ石油(株)

2019年11月(第12回)

内航海運における生産性向上に向けた取組

- ▶荷主からの期待や要望を踏まえた議論
- ▶内航船員の働き方改革の実現に向けた船員部会での検討状況を説明

2020年1月(第13回)

内航海運業界からのヒアリング・取引環境等の現状と改善の方向性

- ▶取引環境の実態や要望等について内航海運業界からプレゼン
- ▶労働環境改善に向けたオペレーター及び荷主の関与のあり方について検討
- ▶内航海運における契約実態等を踏まえた契約のあり方について検討

2020年2月(第14回)

内航海運暫定措置事業終了後に必要な取組・業界団体の役割について検討

- ▶内航海運暫定措置事業の評価
- ▶内航海運暫定措置事業終了後に必要な取組及び業界団体の役割

2020年3月(第15回)

内航海運の生産性向上に向けた方策の検討

- ▶船舶管理会社活用に向けた方策について検討
- ▶その他生産性向上に向けた施策(船舶の大型化、新技術の活用等)について検討

2020年6月(第16回)

中間とりまとめに向けた方策の方向性について

2020年8月(第17回)

中間とりまとめ(案)について

内航海運を取り巻く現状

内航海運暫定措置
事業の終了

船員の高齢化と
船員不足の懸念

荷主との硬直的關係
脆弱な事業基盤

自動運航技術等の
新技術の進展

若年船員の定着等による船員の確保に加え、
荷主等との取引環境の改善や内航海運の生産性向上が必要

荷主のニーズに応え、内航海運の安定的輸送を確保するため、以下の取組を総合的に実施

【船員の労働環境改善・健康確保】

※船員部会等において検討

内航海運を支える船員の確保・育成と 働き方改革の推進

- 船員の労働環境の改善
(労働時間管理の適正化、多様な働き方の実現等)
- 船員の健康確保(陸上に倣った産業医制度等)

【市場環境の整備】

内航海運暫定措置事業終了も踏まえた 荷主等との取引環境の適正化

- 船員の労働時間管理に対するオペレーターの関与強化(船員の労働時間を考慮した運航スケジュール設定)
- 荷主の協力促進(法令遵守への協力を担保)
- 契約の適正化(書面化)
- 急激な景気変動等への対応(セーフティーネットの存続)

【内航海運の生産性向上】

内航海運の運航・経営効率化、 新技術の活用

- 多様な事業形態に対応した仕組みづくり
(船舶管理業の確立)
- 新技術の活用促進
(安全の担保とそれに応じた規制の運用)
- 物流システムの効率化(RORO船の活用)

III 施策の方向性 (本文 P11~12)

荷主企業からの意見

- 内航船員の確保・育成に強い問題意識
- 付加価値や生産性向上を伴わない単なる値上げには否定的
- 内航海運側も生産性向上に取り組むべき

内航海運業界からの意見

- 荷主への輸送責任を果たすため、引き続き安定輸送を確保していく
- 適正な運賃・用船料の確保など、取引環境の改善が必要
- 技術イノベーションや業務の見直し等により、生産性向上に取り組むべき

最終目標

内航海運が、今後も荷主ニーズに応え、安定的輸送の確保を図ること

- これを実現するためには、①若年船員の定着等による船員の確保、②適正な運賃・用船料が収受でき、持続可能な事業運営ができる環境整備、③内航海運側における生産性向上が必要。

- 
- 船員の確保・育成と、そのために必要な「船員の働き方改革」の推進
 - 内航海運暫定措置事業の終了も踏まえた荷主等との取引環境の改善
 - 内航海運の運航・経営効率化や新技術の活用

といった取り組みを総合的に進め、内航海運がポストコロナの我が国の経済社会の安定と成長を支える礎となっていくことが期待されている。

IV 当面講ずべき具体的施策（3. 荷主等との取引環境改善①）

第17回基本政策部会資料(中間とりまとめ案骨子)より

- 船員の働き方改革の実現には、オペレーターや荷主の理解と協力が不可欠。
- 運賃・用船料収入で事業運営が可能となる内航海運に変革していくための環境整備が必要。

（1）船員の労働時間管理に対するオペレーターの責任強化（本文 P18～19）

- 船員の労働時間管理はオーナーの責務だが、これとオペレーターによる運航スケジュールの設定は密接不可分。
- 船員の働き方改革を進めるためには、オペレーターの運航スケジュール設定の際、オーナーが管理する船員の労働時間を勘案し、オーナーが労働関連法令を遵守できる仕組みの構築が必要。

- 
- オペレーターに対し、運航スケジュールを設定する際、船員の労働時間を考慮することを義務付けること
 - オペレーターに置かれている運航管理者の業務や責任の明確化、研修等の実施
 - オーナーに労務管理責任者(仮称)を置き、オーナー側からオペレーター側に船員の労働時間が共有される仕組みの構築

- この際、システム開発等も含め、これらの枠組みが円滑に運用されるような施策の検討が必要。
- また、仮バースの定期的な取得等、オペレーターによる運航スケジュールの改善の取組をベストプラクティスとして広く横展開。

IV 当面講ずべき具体的施策（3. 荷主等との取引環境改善②）

第17回基本政策部会資料(中間とりまとめ案骨子)より

(2) 荷主の協力促進（本文 P19～20）

- 内航海運業者による労務、環境、安全等に関する法令遵守については、業界の自助努力のみでは対応が難しく、荷主の協力が必要不可欠。
- 経営層を含め、荷主企業に対し、業界の現状や法令遵守の必要性について理解を得るための取り組みが必要。
- さらに、これまでヒアリングした他業種も参考に、荷主による協力を制度上担保する仕組みも必要。

- 
- 荷主が内航海運業者による法令遵守に配慮する責務の明確化
 - 内航海運業者の法令違反が荷主の行為に起因する場合、国土交通大臣による荷主勧告・公表

(3) 契約の適正化（本文 P20～21）

- 昨年実施した調査により、以下を整理。
 - ・ 一部事業者において、書面契約を行っていない、荷役時の作業を契約上明確に取り決めていない実態。
 - ・ 運賃・用船料の充足度と、内訳明示の有無や相手方との交渉の有無における相関関係。
 - ・ 新型コロナウイルス感染症の影響が広がる現下においても、こうした問題が顕在化。

- 
- 電子的方法又は書面による契約を担保する仕組みの構築
 - 一定の事項(荷役時の作業分担等)を契約上明記することを担保する仕組みの構築
 - 問題となりうる取引行為と望ましい取引行為の類型を、ガイドライン等の形で整理

- さらに「パートナーシップ構築宣言」等に参画し、企業が主体となって契約適正化に取り組むことも期待。

IV 当面講ずべき具体的施策（4. 運航・経営効率化、新技術の活用①）

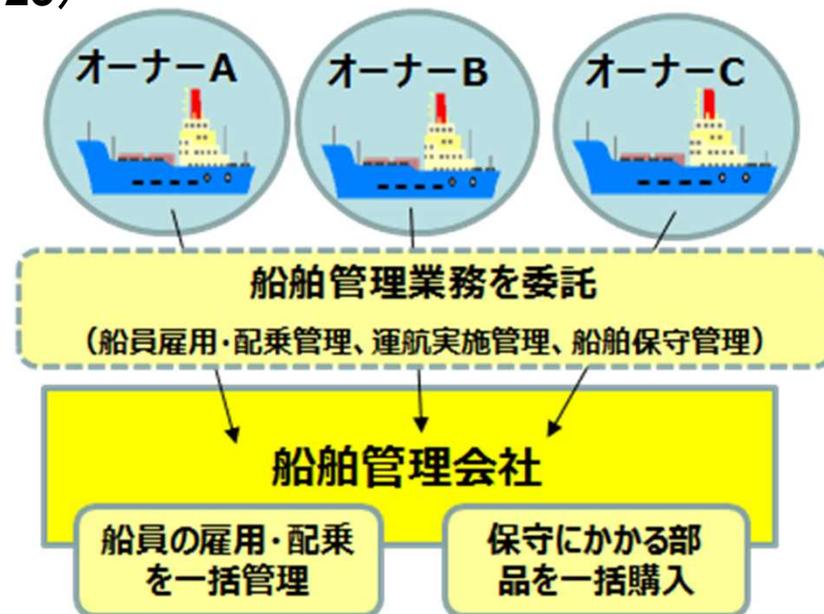
第17回基本政策部会資料(中間とりまとめ案骨子)より

- 荷主等との対等な関係を築き、また、コスト負担について理解を得るためには、内航海運業界側での効率化や付加価値向上といった生産性向上のための取組みが必要不可欠。

(1) 所有と管理の分離に対応した仕組みづくり (本文 P22～23)

<所有と管理を分離するパターン>

- 小規模オーナーの事業基盤強化や経営効率化のための手法として、船舶の所有と管理の分離は現実的な手法。
- 船舶管理会社の活用により、船舶管理や船員教育の効率化、安全運航、コストの見える化が図られるほか、オーナーが事業規模を拡大する際も活用出来るとの意見あり。
- しかしながら、現在の任意の登録制度では、法的位置づけが不明瞭であり、負担する責任も軽く、活用を考える際の不安材料になっているとの意見あり。



- 従来の所有と管理が一体であることを前提とした制度から、所有と管理が分離した場合もあるとの前提に立った制度に転換し、マンニング事業者のみならず船舶管理契約を用いる狭義の船舶管理会社も含めて制度上の位置づけを付与し、これらに同じ責任を負わせる。

- オーナーが、自社による船舶管理に加え、船舶管理会社やマンニング事業者、さらには船員派遣事業者の活用も含め、最適な事業形態を安心して選べる環境整備を図り、事業基盤の強化を目指すことが必要。

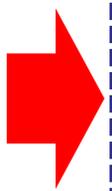
IV 当面講ずべき具体的施策 (4. 運航・経営効率化、新技術の活用②)

第17回基本政策部会資料(中間とりまとめ案骨子)より

(2) 新技術の活用促進

(本文 P23)

➤ ICT等の新技術の導入を促進し、船員の労働環境改善や運航効率化を図ることが重要。



- 必要に応じ、基準等により安全性を担保する仕組みを構築
- 実船での検証等により安全性を確保した上で乗組み基準の見直し、船舶検査の合理化等を検討

(3) 船舶の大型化等による物流システムの効率化

(本文 P23~24)

➤ 499総トンクラスの小型船が中心となっている鋼材輸送において、仮に大型船、特にRORO船を用いた場合、運航効率・荷役効率の向上が見込まれる。

➤ また、大型船を活用する場合、複数企業が協力した共同輸送等により、全体のロットを大きくすることも必要。



- 船舶の大型化等に対応した港湾整備、自動化技術等を活用した輸送効率化を推進
- 雑貨輸送による共同輸送等の取組を産業基礎物資輸送に横展開
- 陸上輸送と海上輸送を結節する機能を持った物流拠点の整備を推進

一般貨物船(499総トン)とRORO船(9000総トン)の比較

	一般貨物船(499総トン)	RORO船(9,000総トン) ※荷揚げ・荷積みともコンヤーン160台ずつを想定
①載貨重量トン	約1,600トン	約6,000トン
②航海速力	約12ノット	約22ノット
③必要船員数 ※最長航行時間16時間超の場合の安全最小定員	5名 (甲板部3名、機関部2名) 沿海区域、機関出力1,500kw以下	9名 (甲板部6名、機関部3名) 限定近海区域、機関出力6,000kw以上
④欠航率(遅延率)	約7~13%	・瀬戸内海航路:1.0%(1.3%) ・太平洋等長距離航路:2.3%(6.6%)
⑤荷役時間	36~60時間 荷揚げ:8~15時間 荷積み:8~15時間 荷待ち:20~30時間	4~6時間 荷揚げ:2~3時間 荷積み:2~3時間 ※荷待ち時間ほとんどなし
⑥荷役に必要な人数	3名 クレーン:1名 陸上作業員:1名 船内作業員:1名	16名 荷揚げ:8名 荷積み:8名

※船舶明細書、エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会HP、複数事業者からのヒアリングより国土交通省海事局作成2

➤ 次期総合物流施策大綱の策定に向けた議論が進められているところ、内航海運を含めた物流全体のあり方について、総合的に検討が行われることが期待。

（4）荷役作業の効率化（本文 P24～25）

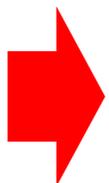
- 船員部会での検討では、労働時間の長さが荷役のあり方と深く関係するとの指摘あり。
- 取引環境の改善の観点からの検討を進めるとともに、荷役作業そのものの効率化に向けた取り組みも必要。



- 荷主やオペレーターとの協力のもと、荷役作業の効率化のために取り組んでいる取組事例をベストプラクティスとして横展開

（5）既存船舶のスペースの有効活用（本文 P25）

- 内航海運の生産性向上を進めるためには、既存ストックの有効活用を図ることが重要。
- 総トン数200トン以上のほとんどの内航船には事務室の設置が義務づけられているが、有効活用されていない実態があるとの指摘。



- 事務室を船員室として活用し、船体の大規模な改造なく船員育成のためのスペース確保を可能とすることを検討
- 8ページで取り上げた民間団体による乗船実習に必要な船舶確保の観点からも有用

IV 当面講ずべき具体的施策（5. 暫定措置事業終了後の業界のあり方）

第17回基本政策部会資料(中間とりまとめ案骨子)より

（1）内航海運組合のあり方（本文 P26）

- 本事業終了後も、内航海運組合は、業界をめぐる諸課題の解決に取り組むことが必要。
- 内航総連より、本事業終了後に業界が果たすべき役割として以下の事項を列挙。

- 
- 安定輸送を確保し、荷主への輸送責任を果たすべく、船員の確保を図ること
 - 生産性向上に向け、大型化・共同輸送等について、関係者間の連携により物流システムの改良を図ること
 - コンプライアンスを徹底するため、各種研修会や啓蒙活動を実施すること
 - コンプライアンスを維持するため、取引環境の改善を図ること。

- その他、業界団体のあり方として、船員のキャリア形成の見える化、データ収集機能、内航海運の役割のアピールをすべきといった指摘もあり。

（2）セーフティネットの必要性（本文 P26～27）

- 内航海運は、不況時に迅速に供給量を調整することが困難。

- 
- 急激な景気変動時に対応するためのセーフティネットとして、供給量調整に係る規定は、引き続き存置しておくことが適当

- なお、業界にはセーフティネットの存在に甘んじることなく、仮に供給量を調整するに至った場合でも、説明責任を尽くす等の姿勢が求められる。

V 新型コロナウイルス感染症拡大の影響 (本文 P28)

- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、内航海運による輸送量は、貨物船、油送船ともに本年3月以降減少幅が拡大。
- 今般の事態を受け、政府は4月20日に新型コロナウイルス感染症緊急経済対策を決定し、同月30日に第一次補正予算が成立。さらに、6月12日には第二次補正予算が成立。
- 内航海運においても、政府系及び民間金融機関による無利子・無担保融資や雇用調整助成金等の活用が可能であり、すでに一部の事業者において支援制度が活用されているところ。

- 
- 業種横断的な支援策について、内航海運業界の隅々まで周知が行き届き、必要な事業者が実際に活用できるようにすることが求められる。
 - 引き続き、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響が貨物輸送にも及んでいる状況を注視し、国と内航海運業界が連携し、必要な措置をきめ細かく実施する必要。

※ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大が今後の内航海運に及ぼす影響については、現時点ではこれを議論するに必要な内航輸送量の見通しに関するデータを提供することが困難との見解が主要荷主から示されていることから、今後データ提供があった段階で内航海運への影響を把握し、必要に応じて本部会で議論し、必要な施策を盛り込むこととしたい。

最低賃金適用対象事業者数、船舶数及び船員数

(令和2年4月1日現在)

業種 局別		内航鋼船運航業			
		事業者数	船舶数(隻)	船員数(人)	組織船員数(人)
北海道運輸局	① (R2.4.1)	25	47	430	278
	② (H31.4.1)	25	48	456	305
	① - ②	0	△ 1	△ 26	△ 27
東北運輸局	① (R2.4.1)	30	70	468	290
	② (H31.4.1)	31	68	471	303
	① - ②	△ 1	2	△ 3	△ 13
関東運輸局	① (R2.4.1)	91	248	3,107	2,330
	② (H31.4.1)	88	222	2,896	2,207
	① - ②	3	26	211	123
北陸信越運輸局	① (R2.4.1)	7	21	117	73
	② (H31.4.1)	8	22	129	73
	① - ②	△ 1	△ 1	△ 12	0
中部運輸局	① (R2.4.1)	46	107	887	255
	② (H31.4.1)	47	105	891	234
	① - ②	△ 1	2	△ 4	21
近畿運輸局	① (R2.4.1)	79	226	1,867	650
	② (H31.4.1)	82	234	1,944	632
	① - ②	△ 3	△ 8	△ 77	18
神戸運輸監理部	① (R2.4.1)	105	223	1,544	592
	② (H31.4.1)	112	224	1,547	587
	① - ②	△ 7	△ 1	△ 3	5
中国運輸局	① (R2.4.1)	237	500	3,720	359
	② (H31.4.1)	252	498	3,632	367
	① - ②	△ 15	2	88	△ 8
四国運輸局	① (R2.4.1)	324	701	5,262	273
	② (H31.4.1)	336	689	5,334	319
	① - ②	△ 12	12	△ 72	△ 46
九州運輸局	① (R2.4.1)	376	704	5,244	1,442
	② (H31.4.1)	379	691	5,136	1,440
	① - ②	△ 3	13	108	2
沖縄総合事務局	① (R2.4.1)	15	36	370	276
	② (H31.4.1)	15	36	370	276
	① - ②	0	0	0	0
計	① (R2.4.1)	1,335	2,883	23,016	6,818
	② (H31.4.1)	1,375	2,837	22,806	6,743
	① - ②	△ 40	46	210	75

全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査

【職員】

	年 齢	本 給	計
賃金が最も高かった者	66歳	393,000円	865,771円
賃金が最も低かった者	72歳	200,000円	200,000円
平 均	45.9歳	302,305円	467,417円
人 数	928人		

【部員】

	年 齢	本 給	計
賃金が最も高かった者	56歳	421,210円	665,000円
賃金が最も低かった者	(海上経験3年以上) 22歳	130,000円	201,000円
	(海上経験3年未満) 19歳	182,000円	182,000円
平 均	38.0歳	229,777円	354,458円
人 数	196人		

資料説明

- 1 国土交通大臣が決定する内航鋼船運航業最低賃金の適用を受ける船舶のうち、未組織船に乗組む船員に対し、令和2年5月に支給された賃金の実態について調査したものである。
- 2 調査は未組織船員を対象に、153隻（職員928人、部員196人）について回収集計した。
- 3 表中の「計」は、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額である。

全国内航鋼船運航業の最低賃金の改正状況

年度	最低賃金額			
	職員 A	職員 B	部員 A	部員 B
平成 8 年	238,800円	221,200円	180,150円	171,700円
平成 9 年	240,050円	223,600円	181,050円	172,300円
平成 1 0 年	240,950円	224,450円	181,800円	172,950円
平成 1 3 年	241,400円	224,950円	182,100円	—
平成 1 8 年	—	—	—	—
平成 2 0 年	—	—	182,850円	173,700円
平成 2 5 年	242,350円	225,900円	183,750円	174,450円
平成 2 6 年	243,350円	226,900円	184,750円	175,450円
平成 2 7 年	245,150円	228,700円	186,550円	177,250円
平成 2 8 年	246,150円	229,700円	187,550円	178,250円
平成 2 9 年	247,150円	230,700円	188,550円	179,250円
平成 3 0 年	248,450円	232,000円	189,850円	180,550円
令和元年	249,550円	233,100円	190,950円	181,650円

※ 記載のない年度は、諮問が行われていない。

最低賃金の改正に係る参考資料

内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金決定状況（地方運輸局長等関係）

（単位：円）

区分	決定公示 年月日	職員 A	職員 B	はしけ長	部員 A	部員 B
北海道	R2.3.31	249,200	232,750		190,450	181,300
東 北	R2.3.3	249,550	233,100		190,450	181,300
関 東	R2.3.2	250,050	233,300		191,450	181,850
北陸信越	R2.3.2	250,750	234,300		191,900	182,600
中 部	R2.3.17	250,150	233,700		191,550	182,250
近 畿	R2.2.27	250,750	234,300	250,750	191,900	182,600
神 戸	R2.2.27	250,350	233,900	250,350	191,600	182,300
中 国	R2.4.7	250,250	233,500	250,250	191,650	182,150
四 国	R2.4.2	250,300	233,750	250,300	191,700	182,300
九 州	R2.4.17	249,650	233,200	249,650	191,050	181,750
沖 縄	R2.2.27	249,550	233,100		190,950	181,650

費目別、世帯人員別標準生計費(平成31年4月)

単位:円

世帯人員 費目	1人	2人	3人	4人	5人
食料費	26,020 (25,490) 530	41,010 (40,770) 240	50,770 (50,640) 130	60,530 (60,510) 20	70,300 (70,380) -80
住居関係費	48,300 (47,720) 580	38,750 (52,300) -13,550	41,730 (47,030) -5,300	44,720 (41,750) 2,970	47,700 (36,480) 11,220
被服・履物費	2,430 (2,580) -150	6,850 (9,010) -2,160	7,620 (10,350) -2,730	8,380 (11,690) -3,310	9,140 (13,020) -3,880
雑費Ⅰ	35,120 (32,860) 2,260	31,160 (29,680) 1,480	52,940 (55,050) -2,110	74,700 (80,430) -5,730	96,490 (105,800) -9,310
雑費Ⅱ	8,320 (8,280) 40	19,520 (18,930) 590	23,710 (23,450) 260	27,900 (27,970) -70	32,090 (32,480) -390
計	120,190	137,290	176,770	216,230	255,720
前年	116,930	150,690	186,520	222,350	258,160
対前年増減	3,260	-13,400	-9,750	-6,120	-2,440
対前年比 (前年100)	102.8	91.1	94.8	97.2	99.1

※ 費目欄の()の数字は、前年金額を示す。

※ 費目欄の下段は、対前年との差額を示す。

※ 各費目の構成項目

食料費 食料

住居関係費 住居、光熱・水道、家具・家事用品

被服・履物費 被服及び履物

雑費Ⅰ 保健医療、交通・通信、教育、教養娯楽

雑費Ⅱ その他の消費支出(諸雑費、こづかい、交際費、仕送り金)

資料出所:「平成30年人事院勧告(参考資料)」、「令和元年人事院勧告(参考資料)」

消費者物価指数（10大費目）

年平均	総合	食料	住居	光熱・水道	家具・家事用品	被服及び履物	保健医療	交通・通信	教育	教養娯楽	諸雑費
ウエイト	10000	2623	2087	745	348	412	430	1476	316	989	574
指数・27年100	平成27年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	28年	99.9	101.7	99.9	92.7	99.6	101.8	100.9	98.0	101.6	101.0
	29年	100.4	102.4	99.7	95.2	99.1	102.0	101.8	98.3	102.2	101.3
	30年	101.3	103.9	99.6	99.0	98.0	102.2	103.3	99.6	102.7	102.1
	令和元年	101.8	104.3	99.8	101.3	100.2	102.6	104.0	99.0	101.1	103.8
対前年比・%	平成27年	0.8	3.1	0.0	△ 2.6	1.5	2.2	0.9	△ 1.9	1.6	1.9
	28年	△ 0.1	1.7	△ 0.1	△ 7.3	△ 0.4	1.8	0.9	△ 2.0	1.6	0.7
	29年	0.5	0.7	△ 0.2	2.7	△ 0.5	0.2	0.9	0.3	0.6	0.4
	30年	1.0	1.4	△ 0.1	4.0	△ 1.1	0.1	1.5	1.4	0.4	0.8
	令和元年	0.5	0.4	0.3	2.3	2.2	0.4	0.7	△ 0.7	△ 1.5	1.6
月別指数・27年100	31年1月	101.5	104.3	99.6	101.6	98.9	99.6	103.7	98.8	102.8	102.2
	2月	101.5	103.8	99.6	102.1	99.3	99.7	103.7	98.8	102.8	102.9
	3月	101.5	103.5	99.6	102.3	99.0	101.5	103.8	99.2	102.8	102.4
	4月	101.8	103.5	99.7	102.0	99.7	103.6	103.9	99.1	103.4	103.7
	01年5月	101.8	103.6	99.7	101.9	100.4	103.4	103.8	99.2	103.4	103.1
	6月	101.6	103.9	99.7	101.4	99.7	103.0	103.8	98.3	103.4	103.2
	7月	101.6	104.0	99.8	101.1	99.3	100.9	103.9	98.8	103.4	102.7
	8月	101.8	104.2	99.8	100.6	99.5	99.7	103.9	98.9	103.4	105.4
	9月	101.9	105.2	99.8	100.0	99.8	103.8	103.8	98.2	103.5	103.4
	10月	102.2	105.5	100.3	99.8	102.3	105.4	104.7	99.4	94.8	105.6
	11月	102.3	105.3	100.3	101.3	102.2	105.9	104.6	99.5	94.8	105.2
	12月	102.3	105.2	100.4	101.2	101.9	104.7	104.4	99.9	94.8	105.6
	02年1月	102.2	105.6	100.4	101.2	101.5	100.7	104.5	100.5	94.8	104.3
	2月	102.0	105.1	100.4	101.0	101.4	101.0	104.4	100.1	94.7	104.0
3月	101.9	104.9	100.3	100.9	101.0	102.8	104.6	99.9	94.7	104.0	

資料出所：総務省統計局「2015年基準 消費者物価指数(全国)」

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

1. 決定方式別の最低賃金決定件数及び適用労働者数

(R2.3末現在)

決定方式	決定件数	適用労働者数(百人)
最低賃金審議会の調査審議に基づく最低賃金(法第16条)	275	—
(1) 地域別最低賃金	47	—
(2) 産業別最低賃金	228	29,059
イ 新産業別最低賃金	226	29,031
① 厚生労働大臣決定分	0	0
② 都道府県労働局長決定分	226	29,031
ロ 従来の産業別最低賃金	2	28
① 厚生労働大臣決定分	1	4
② 都道府県労働局長決定分	1	24

下記2-1

下記2-2

2. 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

2-1 新産業別最低賃金

(R2.3末現在)

業種	決定件数	適用使用者数(百人)	適用労働者数(百人)
製 食料品・飲料製造業関係	7	4	176
織維工業関係	5	7	145
木 木材・木製品製造業関係	1	1	8
パルプ・紙・紙加工品製造業関係	2	1	81
印刷・同関連産業関係	2	11	112
塗料製造業関係	4	2	61
ゴ ゴム製品製造業関係	1	1	44
窯業・土石製品製造業関係	4	3	97
鉄鋼業関係	20	32	1,402
非鉄金属製造業関係	9	8	420
金属製品製造業関係	4	8	116
業 一般機械器具製造業関係	25	233	4,966
精密機械器具製造業関係	7	7	211
電気機械器具製造業関係	45	220	8,550
輸送用機械器具製造業関係	33	141	8,465
小 計	169	679	24,854
非 新聞・出版業関係	1	1	7
製 各種商品小売業関係	30	17	2,053
造 自動車小売業関係	24	235	2,067
業 自動車整備業関係	1	10	31
道路貨物運送業関係	1	3	19
小 計	57	266	4,177
合 計	226	945	29,031

2-2 従来の産業別最低賃金

(R2.3末現在)

業種	決定件数	適用使用者数(百人)	適用労働者数(百人)
木材・木製品・家具・装備品製造業関係	1	4	24
全国非金属鉱業(厚生労働大臣決定)関係	1	1	4
合 計	2	5	28

- 注：1 複数の業種にまたがって設定されているものについては、主な業種に計上している。
 2 適用使用者数及び適用労働者数は、平成28年経済センサス基礎調査等に基づき推計した適用使用者数及び適用労働者数である。
 3 適用使用者数及び適用労働者数は、100人未満の数値を四捨五入した数値。ただし、合計が50人未満の場合は全て「1(百人)」としている。

資料出所：「令和2年度版最低賃金決定要覧（労働調査会出版局編）」

地域別・産業別最低賃金の全国加重平均額（令和2年3月末現在）

単位：円（件数）

事 項 別		年 度			
		令和元年度	平成30年度		
地 域 別 最 低 賃 金		901 (47)	874 (47)		
対前年度上昇率 (%)		3.09	3.07		
特 定 最 低 賃 金 （※1、2）	新 産 業 別 最 低 賃 金	製 造 業	食料品・飲料製造業関係	796 (7)	792 (7)
			繊維工業関係	797 (5)	787 (5)
			木材・木製品製造業関係	873 (1)	857 (1)
			パルプ・紙・紙加工品製造業関係	831 (2)	823 (2)
			印刷・同関連産業関係	792 (2)	785 (2)
			塗料製造業関係	951 (4)	935 (4)
			ゴム製品製造業関係	897 (1)	879 (1)
			窯業・土石製品製造業関係	893 (4)	875 (4)
			鉄鋼業関係	952 (20)	932 (20)
			非鉄金属製造業関係	875 (9)	861 (9)
			金属製品製造業関係	909 (4)	893 (4)
			一般機械器具製造業関係	916 (25)	898 (25)
			精密機械器具製造業関係	898 (7)	882 (7)
			電気機械器具製造業関係	888 (45)	872 (45)
	輸送用機械器具製造業関係	932 (33)	914 (33)		
	小 計		911 (169)	893 (169)	
	非 製 造 業	非 製 造 業	新聞・出版業関係	835 (1)	823 (1)
			各種商品小売業関係	836 (30)	826 (31)
			自動車小売業関係	884 (24)	873 (24)
			自動車整備業関係	862 (1)	840 (1)
道路貨物運送業関係			910 (1)	910 (1)	
小 計			860 (57)	849 (58)	
合 計		903 (226)	887 (227)		
対前年度上昇率 (%)		1.80	2.19		
旧 産 業 別 最 低 賃 金		816 (1)	816 (1)		
総 合 計		903 (227)	887 (228)		

※1 本表の金額は、各都道府県に設定されている特定最低賃金の全国加重平均時間額であり、()内は設定件数である。

※2 複数の業種にまたがって設定されているものについては、主な業種に計上している。

全国を適用地域とする新産業別最低賃金 （厚生労働大臣決定）	(0)	(0)
全国を適用地域とする旧産業別最低賃金 （厚生労働大臣決定）	(日 額) 5,772 (1)	(日 額) 5,772 (1)

資料出所：「令和2年度版最低賃金決定要覧（労働調査会出版局編）」

地域別最低賃金額改定の目安の推移

単位:円(%)

ランク (注1、2) 年度	Aランク		Bランク		Cランク		Dランク		平均 引上げ率
	引上げ 額	引上げ 率	引上げ 額	引上げ 率	引上げ 額	引上げ 率	引上げ 額	引上げ 率	
平成18年度	4	(0.57)	4	(0.60)	3	(0.47)	2	(0.33)	(0.46)
平成19年度	19	(2.69)	14	(2.09)	9 ~ 10	(1.39) ~ (1.54)	6 ~ 7	(0.98) ~ (1.14)	(1.62)
平成20年度	15	(2.07)	11	(1.61)	10	(1.52)	7	(1.13)	(1.48)
平成21年度	最低賃金が生活保護水準を下回る地域については、答申において示された乖離額の解消に関する考え方により算出される金額 その他の地域については、現行水準の維持を基本として引上げ額の目安は示さないことが適当								
平成22年度	原則として下記「1.」の金額 最低賃金が生活保護水準を下回る地域については、「1.」と「2.」を比較して大きい方の金額 1. A~Dランクですべて10円 2. 答申において示された、乖離額の解消に関する考え方により算出された金額								
平成23年度	下記「1.」の金額とするが、最低賃金が生活保護水準を下回る地域については、「1.」と「2.」を比較して大きい方の金額 1. Aランク4円、B~Dランク1円 2. 答申において示された乖離額の解消に関する考え方を参酌し、各地方最低賃金審議会が定めた額								
平成24年度	下記「1.」の金額とするが、最低賃金が生活保護水準を下回る地域については、「1.」と「2.」を比較して大きい方の金額 1. Aランク5円、B~Dランク4円 2. 答申において示された乖離額の解消に関する考え方を参酌し、各地方最低賃金審議会が定めた額								
平成25年度	下記「1.」の金額とするが、最低賃金が生活保護水準を下回る地域については、「1.」と「2.」を比較して大きい方の金額 1. Aランク19円、Bランク12円、C・Dランク10円 2. 答申において示された乖離額の解消に関する考え方を参酌し、各地方最低賃金審議会が定めた額								
平成26年度	下記「1.」の金額とするが、最低賃金が生活保護水準を下回る地域については、「1.」と「2.」を比較して大きい方の金額 1. Aランク19円、Bランク15円、Cランク14円、Dランク13円 2. 答申において示された乖離額の解消に関する考え方を参酌し、各地方最低賃金審議会が定めた額								
平成27年度	下記「1.」の金額とする 1. Aランク19円、Bランク18円、C・Dランク16円								
平成28年度	下記「1.」の金額とする 1. Aランク25円、Bランク24円、Cランク22円、Dランク21円								
平成29年度	下記「1.」の金額とする 1. Aランク26円、Bランク25円、Cランク24円、Dランク22円								
平成30年度	下記「1.」の金額とする 1. Aランク27円、Bランク26円、Cランク25円、Dランク23円								
令和元年度	下記「1.」の金額とする 1. Aランク28円、Bランク27円、Cランク26円、Dランク26円								
令和2年度	新型コロナウイルス感染症拡大による現下の経済・雇用への影響等を踏まえ、引上げ額の目安を示すことは困難であり、現行水準を維持することが適当。								

- (注)1. 各ランクごとの引上げ額(改定の目安)は、最低賃金(時間額)に対する金額である。
 2. A~Dのランクは、各都道府県の経済実態に基づき区分されたもの。
 3. 平成26年度の最低賃金額の改定の結果、最低賃金が生活保護水準を下回る地域は解消された。

地域別最低賃金額一覧

目安が適用されるランク		平成30年度最低賃金額		対前年度増減額	令和元年度最低賃金額		対前年度増減額
		時間額	発効年月日		時間額	発効年月日	
全国加重平均額		874 円	—	26 円	901 円	—	27 円
A	埼玉	898	H30. 10. 1	27	926	R1. 10. 1	28
	千葉	895	H30. 10. 1	27	923	R1. 10. 1	28
	東京	985	H30. 10. 1	27	1,013	R1. 10. 1	28
	神奈川	983	H30. 10. 1	27	1,011	R1. 10. 1	28
	愛知	898	H30. 10. 1	27	926	R1. 10. 1	28
	大阪	936	H30. 10. 1	27	964	R1. 10. 1	28
B	茨城	822	H30. 10. 1	26	849	R1. 10. 1	27
	栃木	826	H30. 10. 1	26	853	R1. 10. 1	27
	富山	821	H30. 10. 1	26	848	R1. 10. 1	27
	山梨	810	H30. 10. 3	26	837	R1. 10. 1	27
	長野	821	H30. 10. 1	26	848	R1. 10. 4	27
	静岡	858	H30. 10. 3	26	885	R1. 10. 4	27
	三重	846	H30. 10. 1	26	873	R1. 10. 1	27
	滋賀	839	H30. 10. 1	26	866	R1. 10. 3	27
	京都	882	H30. 10. 1	26	909	R1. 10. 1	27
	兵庫	871	H30. 10. 1	27	899	R1. 10. 1	28
広島	844	H30. 10. 1	26	871	R1. 10. 1	27	
C	北海道	835	H30. 10. 1	25	861	R1. 10. 3	26
	宮城	798	H30. 10. 1	26	824	R1. 10. 1	26
	群馬	809	H30. 10. 6	26	835	R1. 10. 6	26
	新潟	803	H30. 10. 1	25	830	R1. 10. 6	27
	石川	806	H30. 10. 1	25	832	R1. 10. 2	26
	福井	803	H30. 10. 1	25	829	R1. 10. 4	26
	岐阜	825	H30. 10. 1	25	851	R1. 10. 1	26
	奈良	811	H30. 10. 4	25	837	R1. 10. 5	26
	和歌山	803	H30. 10. 1	26	830	R1. 10. 1	27
	岡山	807	H30. 10. 3	26	833	R1. 10. 2	26
	山口	802	H30. 10. 1	25	829	R1. 10. 5	27
	徳島	766	H30. 10. 1	26	793	R1. 10. 1	27
	香川	792	H30. 10. 1	26	818	R1. 10. 1	26
福岡	814	H30. 10. 1	25	841	R1. 10. 1	27	
D	青森	762	H30. 10. 4	24	790	R1. 10. 4	28
	岩手	762	H30. 10. 1	24	790	R1. 10. 4	28
	秋田	762	H30. 10. 1	24	790	R1. 10. 3	28
	山形	763	H30. 10. 1	24	790	R1. 10. 1	27
	福島	772	H30. 10. 1	24	798	R1. 10. 1	26
	鳥取	762	H30. 10. 5	24	790	R1. 10. 5	28
	島根	764	H30. 10. 1	24	790	R1. 10. 1	26
	愛媛	764	H30. 10. 1	25	790	R1. 10. 1	26
	高知	762	H30. 10. 5	25	790	R1. 10. 5	28
	佐賀	762	H30. 10. 4	25	790	R1. 10. 4	28
	長崎	762	H30. 10. 6	25	790	R1. 10. 3	28
	熊本	762	H30. 10. 1	25	790	R1. 10. 1	28
	大分	762	H30. 10. 1	25	790	R1. 10. 1	28
	宮崎	762	H30. 10. 5	25	790	R1. 10. 4	28
	鹿児島	761	H30. 10. 1	24	790	R1. 10. 3	29
沖縄	762	H30. 10. 3	25	790	R1. 10. 3	28	

資料出所：「令和2年度版最低賃金決定要覧（労働調査会出版局編）」

給与勧告の実施状況等

年度	人事院勧告			勧告の実施状況 (国会決定)	経済社会事情		
	勧告月日	内容 (ベア率)	実施時期		経済成長率 (GDP)	消費者物価 (年平均)	春闘賃上率
18	8月8日	なし	---	---	-	0.3	1.79
19	8月8日	0.35	4月1日	勧告どおり (指定職は見送り)	-	0.0	1.87
20	8月8日	なし	---	---	-	1.4	1.99
21	8月11日	△ 0.22	給与法公布日の翌月	勧告どおり	△ 3.4	△ 1.4	1.83
22	8月10日	△ 0.19	給与法公布日の翌月	勧告どおり	1.5	△ 0.7	1.82
23	9月30日	△ 0.23	給与法公布日の翌月	勧告どおり	△ 1.1	△ 0.3	1.83
24	8月8日	なし	※	---	0.1	0.0	1.78
25	勧告なし	---	※	---	2.6	0.4	1.80
26	8月7日	0.27	4月1日	勧告どおり	2.2	2.7	2.19
27	8月6日	0.36	4月1日	勧告どおり	2.8	0.8	2.38
28	8月8日	0.17	4月1日	勧告どおり	0.8	△ 0.1	2.14
29	8月8日	0.15	4月1日	勧告どおり	2.0	0.5	2.11
30	8月10日	0.16	4月1日	勧告どおり	0.1	1.0	2.26
R1	8月7日	0.09	4月1日	勧告どおり	0.8	0.5	2.18
R2				---	-	-	2.00

- (資料出所) 1. 内閣府(経済成長率(GDP)、名目、対前年比)
 2. 総務省統計局(消費者物価指数、対前年比)
 3. 厚生労働省(「民間主要企業春季賃上げ要求・妥結状況」、春闘賃上げ率=定昇込み)

※: 国家公務員の給与の改定及び臨時特例に関する法律に基づき、平成24年4月から給与減額支給措置を実施(平成26年3月まで)