

令和3年9月29日（水）16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

【富田労働環境対策室長】 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富田でございます。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。

始めに、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、本年7月16日付諮問第385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名の指名がございました。

本専門部会の委員につきましては、席上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、庄司委員です。

【庄司委員】 庄司です。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 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。

【富田労働環境対策室長】 関係船員を代表する委員として、中本委員です。

【中本委員】 中本です。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 平岡委員です。

【平岡委員】 平岡でございます。よろしくお願いいたします。

【富田労働環境対策室長】 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。

【富田労働環境対策室長】 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。

【富田労働環境対策室長】 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。

内航課の渡部内航海運効率化対策官です。

【渡部内航海運効率化対策官】 渡部です。よろしくお願いします。

【富田労働環境対策室長】 谷口船員政策課長です。

【谷口船員政策課長】 谷口です。よろしくお願いします。

【富田労働環境対策室長】 岡村労働環境技術活用推進官です。

【岡村労働環境技術活用推進官】 岡村です。よろしくお願いします。

【富田労働環境対策室長】 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。

続いて、配布資料の確認をさせていただきます。お手元の資料でございますけれども、資料の番号は、縦置き資料は右上に、横置き資料は横置きにて右上にそれぞれ記載をさせていただきます。

まず「議事次第」が1枚。続きまして、「全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会委員名簿」が1枚。続きまして「配布資料一覧」が1枚です。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「全国内航鋼船運航業最低賃金」の公示文が2枚。資料3として「内航海運の現状及び今後の施策」、10ページの資料が1部。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「全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査」が1枚。資料6として「全国内航鋼船運航業の最低賃金の改正状況」が1枚。最後に、資料7として「最低賃金の改正に関する参考資料」、8ページの資料が1部ございます。

資料は以上でございますけれども、行き届いておりますでしょうか。

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」でございますけれども、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けれども、いかが取り計らいましょうか。

【村田委員】 野川委員にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【富田労働環境対策室長】 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、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【富田労働環境対策室長】 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、今後の議事進行については、専門部会長を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、よろしくお願い申し上げま
す。

では、早速議事を進めてまいります。

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、はじめに諮
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。

【谷口船員政策課長】 諮問の趣旨についてご説明申し上げます。

本年度、令和3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、春闘におけま
す組織船員の賃金水準や、消費者物価指数の動向なども勘案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
だけ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。

【岡村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17日付の官報に公示し、意見の提出を求めたところ、8月31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いたします。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、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。

【渡部内航海運効率化対策官】 ご紹介いただきました内航課の渡部と申します。よろしくお願いたします。

私からは、資料3に基づいて内航海運の現状と今後の施策についてご説明をさせていただきたいと思ひます。1枚めくっていただひて、まず現状についてでございます。

新型コロナウイルスの影響が、今どうなっているのかということをお簡単にご紹介したいと思ひます。内航輸送量の推移でございます。こちらは、内航総連が毎月発表しておりますオペレーター輸送動向調査のデータを活用させていただひて、グラフにまとめたものでございます。

令和元年、令和2年、令和3年と、3か年の推移を見比べてみたものでございます。傾向として、内航の輸送量については回復傾向にはございますが、まだまだコロナ前の状況までへの回復には至っていないという状況で、引き続き注視が必要だと思ひております。

続いて、内航海運暫定措置事業の終了についてでございます。

今年の8月末をもちまして、平成10年に導入された内航海運暫定措置事業が終了いたしました。昭和40年代から始まった船腹調整事業から数えますと、約半世紀以上続いた船腹の供給に関する規制が終了したということになります。

暫定措置事業につきましては、平成27年に引当資格を有していた船舶が全てなくなったことにより、もともとの目的でございました船腹調整事業の解消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いう主目的は達成されたところでございます。

そのほかにも、船腹量の引き締め、船舶の大型化または円滑な市場からの撤退の確保といった効果があったと評価されております。

この暫定措置事業の終了によって、実質的な船価の低減やこの事業に付随的に行われておりました積荷制限等の規制が解除されたことにより、代替建造の促進や事業者間の競争の促進が期待されているところでございます。

続きまして、内航海運分野の課題についてでございます。

ご承知のことかと思ひますが、内航海運業界においては、寡占化が進む荷主企業の下に、オペレーターとオーナーが専属化、系列化した硬直的な関係にあつて、内航海運事業者の99.7%が中小事業者ということで、非常に事業基盤が脆弱であるという課題を抱えております。こうした構造にあることから、内航海運業者は荷主よりも非常に立場が弱いため、一方的に運賃等の契約条件を提示されることも多く、低い収益性を甘受せざるを得ない状況でございます。

こうした状況の中で船員の確保を図るためにも、内航海運事業者自らが運航、経営の効率化に取り組むことが必要となっております。

こうした課題を抱えておりますので、今後、荷主等との取引環境の改善、それから内航海運事業者による生産性の向上を進めることによって、内航海運業の経営力向上を図ることが目下の課題となっております。

こうした課題に対処するために、本年5月に海事産業強化法が成立をいたしました。次のページでございます。

正式名称は、海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律といたします。本年5月14日に全会一致で成立し、5月21日に公布されております。

この法律は、造船・海運・船員といった海事産業の基盤強化を一体的に措置するものでございまして、海事関係6本の法律をまとめて改正する内容となっております。

今回、私からは、内航海運に関する改正内容についてご説明をさせていただきたいと思っております。

次のページをめくっていただいて、大きく内航海運業法の改正のポイントとして2つございます。1つが、取引環境の改善について、それから生産性の向上について、この2点でございます。

まず、取引環境の改善についてですが、内航海運業法改正をして、荷主・オペレーターに船員の労務管理への配慮を求める仕組みを構築いたしました。

具体的には、オペレーターに対し、船員の労働時間を考慮した適切な運航スケジュールの作成を義務づけるということと、また、荷主に対しては、内航海運業者の法令遵守への配慮を義務づけた上で、内航海運業者の法令違反が荷主の行為に起因する場合は、国土交通大臣が当該荷主を勧告・公表するといった制度を創設いたしました。

また、契約内容の見える化を図るため、契約の書面交付を義務づける措置を講じたところでございます。

これらの政策によって、取引環境の改善を図り、適切な運賃・用船料の収受につなげたいと考えております。

次のページでございますが、生産性の向上に関する改正内容でございます。こちらは、現在、任意の登録制度しかない船舶管理業につきまして、内航海運業法において登録を義務づけることにより、事業としての信頼性を高め、その普及・促進を図ることで、内航海運の生産性の向上を図りたいと考えております。

以上が内航海運業法に関する改正内容でございます。そのほかにも、7ページに戻っていただくと、左側の下の海運のところにある特定船舶導入計画認定制度では、内航船も対象になっております。

また、船舶検査の関係で、船舶安全法を改正し、エンジン等の遠隔監視による検査合理化制度を創設しております。こちらも内航船に関する制度改正になります。

以上の法改正により、取引環境の改善と内航海運の生産性向上を図っていきたいと考えております。

なお、この法律の施行については、造船法と海上運送法が8月20日に既に施行されております。内航海運業法につきましては、船員法と同じく、公布後1年以内ということで、来年度の施行を目指して、現在省令等の整備を進めているところでございます。

以上でございます。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す。それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問等あり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、特にないようでしたら、内航課渡部内航海運効率化対策官は所用により退席されます。

【渡部内航海運効率化対策官】 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。その他の資料につきまして、事務局から説明をお願いします。

【岡村労働環境技術活用推進官】 それでは、船員政策課の岡村でございます。ご説明をさせていただきます。

まず、資料4でございますが、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、また、船舶数及び船員数の令和3年4月1日現在のデータでございます。地方運輸局ごとにまとめたデータになっております。

一番下の計をご覧ください。令和3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1,294事業者で41事業者減少しております。船舶数は2,899隻で16隻増加している状況でございます。

また、船員数は2万2,791人ということで225人減少しております。また、船員数の内数ですが、組織船員数が6,599人で219人減少しております。

次に資料5でございますが、全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査でございます。

本資料でございますが、令和3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154隻、職員906人、部員201人について、調査・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者が、年齢45歳で賃金の計が125万円でした。また、賃金が最も低かった者が、29歳で23万7,680円。最低賃金より4,080円高い金額となっております。

また、下の表の部員でございしますが、賃金が最も高かった者が44歳で62万4,518円でございます。また、賃金が最も低かった者が19歳で18万3千円。最低賃金より850円高い金額となっております。

次に資料6でございしますが、ご審議いただく全国内航鋼船運航業の最低賃金の改正状況でございます。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、例えば、平成18年をご覧いただくと、諮問されている年ではございますが、額の改定が行われなかったことからバーで示しております。

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過程を終了したものであって、過程終了後の勤務期間が一定期間に満たないもの、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。令和元年から令和2年にかけては、それぞれ500円のアップということで、令和2年につきましては、職員Aが25万500円、職員Bが23万3,600円、部員Aが19万1,450円、部員Bが18万2,150円となっております。

続きまして、資料7でございしますが、最低賃金の改正に係る参考資料となっております。

参考資料の1ページ目は、内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金決定状況、こちらが地方運輸局の決定分を各局別におまとめしている資料でございます。

最も高いところが、いずれも北陸信越と近畿でございまして、職員Aにつきましては25万1,450円、職員Bが23万5千円、部員Aが19万2,600円、部員Bが18万3,300円となっております。

職員につきましては、大臣決定額よりも1,400円高い金額、部員につきましては、1,150円高い金額で、こちら地方運輸局のほうで決定されているというところでございます。

次のページでございしますが、費目別、世帯人員別標準生計費で令和3年4月現在の、それぞれ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ものとなっております。

ますので参考にしていただければと思います。

次のページでございますが、消費者物価指数の10大費目を比べたもので、平成27年の物価指数を100といたしまして、各年ごと、各月ごとの推移をまとめたものでございます。

一番左上の欄の総合で見えてまいりますと、平成28年に若干減少しておりますが、平成29年から昨年の令和2年については100ポイントを超えており、下の欄の各月の部分で見えますと、令和2年1月以降は100ポイントを超える数値で推移してございます。

次のページでございますが、陸上労働者の関係の最低賃金でございます。

船員の最低賃金は、地域別最低賃金ではなく、特定最低賃金に該当しておりますが、陸上労働者の特定最低賃金は、1の表の(2)産業別最低賃金というものが特定最低賃金という区分に該当しております。決定件数で227件、適用労働者数で291万9,700人となっております。

次のページでございますが、地域別・産業別最低賃金の全国加重平均額をお示ししております。令和2年度の地域別最低賃金の加重平均額は901円と対前年同額になってございます。

その下の段の、産業別最低賃金の全国加重平均は906円で対前年3円アップ、アップ率で0.33%になってございます。

次のページでございますが、地域別最低賃金額改定の目安の推移でございます。

こちらは陸上の中央最低賃金審議会で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になっております。令和3年度の中央最低賃金審議会の結果が、7月16日に出ておりまして、本年につきましては、各都道府県の引上げ額の目安につきましては、AランクからDランクにおきまして全て28円とする答申が示されております。

次のページでございますが、地域別最低賃金額の一覧でございます。

右側の令和2年度の最低賃金額で見えてまいりますと、最も高いところはA欄の東京で1,013円。逆に最も低い最低賃金額はD欄の秋田をはじめ7県で792円となっております。この最低賃金額の最も高いところと最も低いところの差は221円となっております。

次のページが、給与勧告の実施状況というところでございますが、人事院勧告の状況を表してございますが、本年度につきましては、昨年同様ベア率が示されておられません。

説明は以上でございます。どうぞご審議をよろしくお願いいたします。

【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。はい、平岡委員。

【平岡委員】 お聞きしたいんですけども、資料5の全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査について、賃金が最も高かった者ということで45歳の、この方、多分船長さんかどうか知りませんが、本給の約4倍の賃金になっているということなんですけれども、4倍の賃金なんていうのは、なかなかもらえるものではないんじゃないかと思いますが、どういった手当で膨れているのか分かれば教えていただければと思います。

【野川部会長】 いかがですか。

【岡村労働環境技術活用推進官】 この方ですが、本俸が32万でございまして、職務手当が60万出てございまして、その他手当で33万円出ております。

【平岡委員】 了解しました。はい。

【野川部会長】 時間があればいろいろ突っ込みどころのある内容ではありますが、了解いたしました。ほかにも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す。

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。

ただいまの説明を踏まえまして、本年度、令和3年度の最低賃金の改正について、労使双方から率直なご意見を伺いたいと思います。では、平岡委員。

【平岡委員】 全日本海員組合の平岡でございます。

まず最初に、この全国内航鋼船最低賃金でございますけれども、今、内航海運業界で働く船員の最低水準であり、業界における一つの基準であると考えております。内航海運においても、コロナ禍の中で、輸送量の減少など厳しい状況にあることは理解いたしますが、内航船員はそのような状況下にあっても、国内の生活、経済活動を支えるため、貨物物資など海上輸送を担っております。

また、内航海運においても、依然として船員の高齢化が進んでいることや、船員不足が続いております。コロナ収束後は陸上諸産業においても、人手不足感が戻ってくることから、人材確保において陸上との競争は避けては通れないと思っております。さらに、船員職業は陸上と違いまして、海上という特殊性などを考慮すれば、陸上よりも賃金の改善が求められるところでございます。

ちなみに、陸上の最低賃金ですけれども、今年は3.1%引上げの過去最高となる全国平

均で28円で決着をいたしております。今年の賃金改善でございますけれども、陸上海員春闘におきましても、ベアを含む賃金改善が実施されていることや、これまでの陸上最賃の引上げ幅など総合的に判断すれば、最低賃金の改善は必要であります。

また、この最低賃金の改定につきましては、国が定める水準でありますので、これを参考に、用船料などにも反映する可能性もあり、改定の必要性があると考えておりますのでよろしくお願いたします。

【野川部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。船主側いかがでしょうか。はい、村田委員お願いします。

【村田委員】 今、平岡委員からありましたとおり、船員不足そして最低賃金の改定というのは、昨年も申し上げたとおり、避けて通れないとは思っております。

現状を申しますと、足元、5月あたりから物流、輸送量も回復基調にあるという話ではございますが、一昨年比では、鉄鋼でいくと75%、前年対比では84%、貨物船全体でもいまだ約9割しか回復していないという輸送量になっております。

こういった現状を踏まえるのと同時に、やはり、今心配しているのがベトナムとかでのロックダウンの影響で、自動車産業の生産量の削減が大きく響いてきそうだとということで、我々業界としてもそこら辺、暗い影等になりつつあると、こういうことでございます。

船員はエッセンシャルワーカーとして認知度を上げていかなきゃいけない。特に内航船員は。このコロナ禍で、国交大臣の発言によりワクチンの優先接種の対象とならなかったのは非常に残念に思っています。

引き続き、この海員組合さんと、そこら辺は協同、協調姿勢でエッセンシャルワーカーとして、やはり、こういった大切な日本の物流を支えている。そういった点では、ともにアピールする必要があるとこのように思っています。

船主はこの遅れていた船員のワクチン接種をまさに今、急いで始めているところであります。かねてより国交省そして総連合会、これ含めまして各団体が地方の自治体への働きかけということで、優先接種という形で動いていただいたことに深く感謝いたしますが、まだまだ実際、特に30代から40代の若手の船員には接種がされていない状態が続いておりますので、そこら辺も含めて認識のほどお願いしたいと思います。

また、その接種をするために、船員の休暇体制、その予備員を補充する等、非常にやり繰りが今困難な状態になっております。物流を止めてはならないわけですが、そういったコストアップ要因というのも船主の経済には非常に響いているところでございますので、ご理

解のほどお願いしたいと思います。

よって、我々、この未組織代表としては、現所のコロナの影響というのが引き続いておる、そういう厳しい状況であるということを確認いただき、今後のこの協議にご理解をいただきたいと思います。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。中本委員、お願いします。

【中本委員】 全日本海員組合の中本です。

先ほど村田委員から、輸送量、貨物輸送量全体でも90%しか回復していないとおっしゃられましたけど、90%しかしていないから最低賃金の改定はできないということはないと思います。資料にも記載のとおり、生計費や消費者物価指数が上がっていること、また、陸上の最低賃金が改定されたことも踏まえれば、必ず内航船員のほうも改定が必要になってくると思っております。

また、このコロナの状況、確かに厳しいのは分かっています。ただ、内航海運で働く船員は、コロナ禍においても荷物を運んでおりますので、その辺も考慮した上で、最低賃金は改定すべきだと思っております。

あと、中央での最賃額は、北海道を除いた全国の地方最賃より低くなっております。この中央最賃額は全国から見てもモデルとなるべきだと思っておりますので、今年さらなる改定は必要だと思っております。以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

阿南委員、何かございますか。よろしく申し上げます。

【阿南委員】 内労協の阿南と申します。

今回初めて出させていただいているんですけど、やはり最低賃金というのは、国が定めた法律の中でどのように行っていくかと。陸と海、全く隔たりがあると私は思っております。隔たりがあるというのは、働き方、働く種、そういうことでございます。

ただ、内労協だけのことで言わしていただきますと、先ほど輸送量云々の話をいろいろ聞いておりますけれども、確かに輸送量はちょっと上向き加減。ただ、ちょっと簡単に言いますと、コンテナとかそういうものの輸送が増えてきている。原材料もコンテナ化していくということでございます。やはり、このコロナの影響でかなりの工場という言い方は変ですけども、生産者側については、輸送量がまだ滞っている部分があるということでございます。

よって、内労協、船団の中では確かにこのコロナは、だんだん感染者数も減ってきたなど

いうことはありますけれども、また第6波が来るんじゃないかとかいう話で、まだざわついた感じでございます。

何が言いたいかといいますと、輸送量だけで全て、用船料だとか運賃が上がってくるものではありません。全て結果の中で上がってくるものでございまして、去年におきましても、恐らく、コロナという実態はつかめない中で、荷主さんのほうは基本的には止めたり、係船したり、廃船というのはおかしいですけど、船を売ってくれというような話も聞いておりますので、その辺がまだ返ってきていないと。先ほどの表にもありましたけれども、船舶も減っている。確かに船員さんも減っている。私ども内労協関係では、組合船員さんも減っている。

これは、その辺の廃船・係船、その辺のことが相まっただの数字、の一部がこういう数字になっているのかと思われま。

それから、基本的には内労協、ここで私一人の一存で、オーケーですよ、はい、上げましょうというわけにはいかないんですけども、やはり船員さんの確保、いろんなこと、生活状況等々を見ますと、やはり多少のことは、やはりこの時期においても考えていかなきゃいけないなど。それは将来を見据えての話ですけども、ただ、この時点で、コロナ禍がちゃんと終息に向かう、もしくはインフルエンザ並みの対応になるということであれば、全てうまくいくのではないかと。荷主側の話を聞きますと、いろんな運賃を下げられたところもありますので、もうちょっと待てやという、率直な意見というか、具申というか、そういう話もございます。

よって、言いたいことは、この前の、先日9月21日ですか、旅客船のほうの専門部会があったと思いますけれども、全く新聞を見ても、旅客船と普通の貨物船、コンテナ船とかそういう大きな船とは全く意味合いが違いますけども、もう、そのまんまでございまして、やはり最低賃金というのは確かに考えなきゃいけないだろうけれども、今の時点ではちょっと結論が出ない、出せないというのが現状だという感じがします。

ちょっと取り留めのない話になりましたけれども、来年、今年が終わってというか、来年度というか、2022年の頭、2月、3月になれば、大体その見通しとかそういうものがつくのであろうかとは感じておりますので。今年、今の時点で、先に何か最低賃金のプラス100円とか200円とか300円とか1,000円とか、そういう数字的なものは今の状況ではちょっと苦しいかなと。というところでございます。以上です。

【平岡委員】 よろしいですか。

【野川部会長】 はい、平岡委員。

【平岡委員】 阿南委員の、ちょっと認識の相違というのか、その辺のところがあるので、私のほうから訂正をさせていただきたいのですけれども、内労協の船社で船員が減っているということですが、廃業をしたとか減船したとか、そういうことではありません。基本的にいえば、自然減等、中途退職とかそういうところで減っているという認識ですので、もう少し、その辺のところを認識させていただきたい。廃船とか潰れたとかそういうことではないので、その辺のところは訂正していただければと思います。

それともう1点。旅客船の話をして、内航海運も旅客船と全く同じような状況だと。これは全く違うと思います。旅客船の状況と内航の状況というのは、基本的に荷物はカーゴベースで、昨年から、よく減っても7割ぐらいは動いていたと。ただ、船種によってはその辺のところ浮き沈みがあったわけですが、ただ、先ほどの説明もありましたけれども、若干その辺のところは回復傾向に持ち直していると思われま。

ただ、19年度と比べたら、まだマイナス傾向にあるということですから、その辺のところを踏まえて、最低賃金を改善しないのは、これはいかなものなのかと思えます。

ただ、はっきり申しますと、例えば、使用者側は、最低賃金を改善しないという話であれば、内航船員の賃金はこのままでいいということを明言しているということと全く一緒でございます。となると、陸上のほうは、昨年は据え置きという形の中になったわけですが、今年には既に28円という額を上げているわけです。

そういう全般的な状況を踏まえると、じゃあ今年、その辺のところ、去年上げたんだから、海上の最賃は足踏みするののかという話には私はならないと思います。やはり今の状況を踏まえれば、内航船員の最低賃金の改善は必要不可欠だと思いますので、その辺のところはご認識の程よろしくお願ひしたい。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それぞれの、今、基本のご意見を伺いましたが、なお労使委員の間で膝を交えて率直なお話し合いをこの辺でいただければ、話も進むのではないかと思いますので、一旦この場をクローズいたしまして、労使委員の間だけでお話をさせていただきたいと存じます。

部屋を用意してございますので、そちらに移って話し合っていたいただきたいと思います。1点、いつも私申し上げますが、ここでも強調しておきたいのは、そもそもなぜこの場に皆さんがおられるのかということをご理解いただきたいということです。

つまり、最低賃金というのは、これは法律上のルールでございまして、違反すれば刑罰が

用意されております。違反すれば刑罰が科されるような法律上の定めというのは、議会で、日本でいえば国会で、あるいは条例等で定めるのが原則です。当事者が決めるなどという刑罰規定はほかにありません。

なぜ、最低賃金だけ、労働者と使用者という当事者にこれを話し合わせて決めさせる仕組みをつくっているのかというと、これは労使自治ということを経済的には非常に高く尊重し、これに委ねることによって物事がうまくいくという前提に立っているんですね。

したがって、この最低賃金専門部会でも、もし当事者の意見が最終的に一致しなければ、もちろん公益委員による裁定という道はありますけれども、これが続きますと、結局、上から決めてあげるのがいいのではないかと、労使が決めるという仕組みを、労使がきちんと進めていけないのではないかと、結局、お上をお願いしますということになっているのではないかと。だから三者構成はやめたほうがいいと、こういう意見が強まってまいります。トップダウンでいいじゃないかと、こういう意見が今もございます。

ぜひ、私としては、もちろん両者の意見が、隔たりがあってなかなか一致しないという実情は理解いたしますが、どうか一致を模索して、労使の間で決めたという形がつかれるように最大限の努力を払っていただきたいと、このように思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、場を用意してございますので、そちらに移ってお話し合い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、お話し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。

平岡委員、お願いいたします。

【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。

部会長が言われたように、労使で解決できる方向性を見出しながら、喧々諤々とやったわけですけれども、まあ、使用者側の考え方としては、やはり抱えているバックグラウンド、その辺のところもあろうかと思えます。ただ、考え方としては、改善する必要性はあろうというような考え方はお持ちみたいです。ただ、その辺のところ、じゃあどうするんだということ、喧々諤々とその辺のところを詰めたわけでございますけれども、やはりその水準の話になりますと、なかなか具体的にどうだというようなことは本日段階では全く出てこないし、ちょっと論議がかみ合わないというような考え方です。

いずれにいたしても、その辺のところ、ちょっと平行線になったというような状況でござ

ございます。

【野川部会長】 何か補足ありますか、船主側。よろしいですか、今の。

【阿南委員】 先ほどお話、平岡委員からあったとおり、船主側としての立場、そして、状況を説明してご理解をいただこうと思ったんですが、なかなかその労使の、労働者側のほうの状況というの厳しい状況ではありました。そこら辺がちょっと隔たりがあったという点では、ちょっと時間的な問題もあって、具体的な数値とかそういったところまでいけなかったというところです。

それでよろしいでしょうか。

【平岡委員】 はい。

【野川部会長】 ありがとうございます。

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すので、さらに話し合いをしたほうがよりよい結論に至ると思いますので、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たいと思いますが、それでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 労使におかれましては、次の専門部会までの間においても、ぜひ率直なお話し合いを続けていただいて、次の部会ではできれば合意の上で結論が出るよう努力をしていただきたいと思います。

ありがとうございます。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すでしょうか。

【富田労働環境対策室長】 それでは、次回の専門部会の日程でございますが、10月18日月曜日の13時30分から、場所は本日と異なりまして、中央合同庁舎3号館、11階の特別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、お忙しいところありがとうございました。

— 了 —