

## 長野地方最低賃金審議会

### 第 2 回本審議会 議事録

令和 6 年 4 月 1 7 日 公開

開催日時 場所	令和 5 年 8 月 1 日 1 3 時 0 0 分 ~ 1 4 時 2 0 分 ホテル信濃路 3 F 飯綱		
出席状況	公益代表委員	出席 4 人	定数 5 人
	労働者代表委員	出席 4 人	定数 5 人
	使用者代表委員	出席 5 人	定数 5 人
主要議題	1 運営問題小委員会委員長報告について 2 特定最低賃金検討小委員会委員長報告について 3 関係労使からの意見聴取について 4 中央最低賃金会長のビデオメッセージ放映 5 令和 5 年度地域別最低賃金額改定の目安について 6 その他		
議 事 録			
開 会			
古畑賃金室長			
それでは定刻となりましたので、只今より、令和 5 年度第 2 回長野地方最低賃金審議会を開催いたします。はじめに、定足数の確認でございます。			
本日の出席委員は、委員 1 5 名中 1 3 名にご出席をいただいております。			
3 分の 2 以上の出席がありますので、最賃審議会令第 5 条第 2 項の規定により本審議会は有効に成立していることをご報告いたします。			
また本審議会の開催にあたり、事務局で本日開催の 1 4 日前に公開の公示をしたところ、6 件の傍聴の申し込みがあり、本日傍聴していただいておりますこと、また、報道機関 3 社が取材にお見えになりますことを報告させていただきます。			
それでは、審議に先立ちまして久富労働局長からご挨拶申し上げます。			

久富労働局長

皆さんこんにちは、局長の久富です。

委員の皆様方におかれましてはお忙しいなか、本審議会にご出席いただきありがとうございます。

皆様ご承知のことと思いますが、7月28日に中央最低賃金審議会で本年度の目安に係る公益委員の報告がなされたとのこと。その中では長野県の属するBランクについては40円、過去最高の金額、また引き上げ率となる結論が得られたという報告がありました。私は地方での最低賃金の審議が7回目になるのですが、過去6回は公益見解報告で示された目安額と最低賃金法に定める賃金の3要素、審議基準の3要素、労働者の生計費、賃金、そして通常の事業の支払能力、それと目安額の関係、また、今申し上げた3要素以外の、その他の事業の具体的な内容について、なかなか説明に苦慮する場面がございました。ただ、今年につきましては、今申し上げた内容について、中央最低賃金審議会の会長からビデオメッセージが届いておまして、これからビデオメッセージを放映いたしまして、具体的な内容について、会長から説明があるという運びにしております。今年の審議におきましては、例年と異なり物価の上昇についてどう考えるかというところが、大きな議論の要素になったと聞いております。ただ、最低賃金の金額の決定については、今申し上げた物価のみならず、賃金の状況、雇用経済情勢の状況、その他ですね本日お越しいただいた方々のご意見、こういったものを総合して勘案して、皆様とご議論していただいて決定するものでございます。わたくしといたしましては、本年におきましても十分に皆様方に議論を尽くしていただきまして、各側全員が納得できる結果を得られればと考えているところでございます。わたくしどもにおきましては、審議会の事務局として有効な審議環境の形成に努めてまいります。例年同様、特に専門部会の委員の皆様方におかれましては、非常にタイトなスケジュールでご審議をいただくということにしております。本年度も最低賃金の改正決定につき、なにとぞご審議をたまわればと思っておりますので、よろしく願いいたします。

古畑賃金室長

それでは、これからの審議につきまして倉崎会長よろしく願いいたします。

倉崎会長

皆様こんにちは。

今ほど、局長からお話がありましたとおり、中央最低賃金審議会から目安が示されて、本審議会においても本格的な審議に入っていくこととなりました。目安の算出根拠となった事情については、私も目を通しましたが、そこで掲げている項目につきましては、いずれも非常に重要であり、これからの本審議会

の審議においても骨組みとなるものであると考えます。ただ、他方で各都道府県に審議会が設置されている趣旨からすると、本審議会で目指す結論というのは、長野の労使の実情をより反映したものを到達点としてと思います。

そして、そうした事情につきましては、現場を知る労使の委員の皆様からのご主張、その前提としての豊富な情報の提供といったことにかかっていることになろうかと思えます。各委員の皆様には、今年も大変なお骨折りを願うことになろうかと思えますが、どうかよろしく願います。

それでは、先ほど事務局からのご説明にもありましたが、本日の審議会は、公開により率直な意見交換等に支障があるとは認められませんので、全部公開としております。

運営規定により議事録を作成いたしますので、本日の議事録確認委員を指名します。労働者代表委員、廣松委員、使用者代表委員、中村委員に願います。

それでは、会議次第に沿って進めてまいります。まず、議題1の「運営問題小委員会委員長報告について」に入ります。資料 16 に会長あて委員長報告の写しがありますので、事務局で読み上げをお願いします。

西尾賃金室長補佐

資料 16 「令和5年度運営問題小委員会委員長報告」を朗読。

倉崎会長

ありがとうございました。只今の運営問題小委員会委員長報告について、何かご意見・ご質問はございますか。

倉崎会長

特にご意見等がないようであれば、委員長報告に従い、令和5年度の審議会の運営を行うことといたします。

倉崎会長

次に、議題2の「特定最低賃金検討小委員会委員長報告について」に入ります。

資料 17 に会長あて委員長報告の写しがありますので、事務局で読み上げてください。

西尾賃金室長補佐

資料 17 「特定最低賃金検討小委員会における検討結果について」を朗読。

倉崎会長

ありがとうございました。只今の特定最低賃金検討小委員会委員長報告につ

いて、何かご意見・ご質問などはございますか。

倉崎会長

はい、特にご意見等がなければ、各委員長報告のとおりとして進めることでよろしいでしょうか。

倉崎会長

それでは、委員長報告のとおりとします。

次に、議題(3)「関係労使からの意見聴取について」に入ります。事務局からご説明をお願いいたします。

古畑賃金室長

関係労使からの意見聴取につきましては、最低賃金法第25条第5項及び同法施行規則第11条第1項の規定により、7月3日から7月25日までの間で公示を行いました。

この間に、長野県弁護士会、長野県労働組合連合会などから提出された要請書につきましては、参考資料としてお手元に配付させていただいております。

また第1回本審議会においてご承認いただきました関係労使からの書面による意見につきましては、資料19で一般社団法人長野県タクシー協会、資料21で生協労連コープネットグループ労働組合からの意見書をお示ししてございますので、ご覧いただければと思います。

意見陳述につきましては労使それぞれ1者ずつとなります。本日は、労働者側の意見陳述人として長野電鉄労働組合書記長であります飯川慎一(いいかわしんいち)様、また使用者側の意見陳述人として公益財団法人長野県バス協会専務理事であります松井道夫(まついみちお)様にお越しいただいております。

意見陳述の時間につきましては、質疑を含めて陳述人一人につき10分から15分程度とお伝えしてございます。

また、資料18と20が、意見陳述内容の資料となっております。事務局からは以上です。

倉崎会長

はい、ありがとうございました。それでは、これから意見陳述人の方より、ご意見を伺いたいと思います。

まず、労働者側といたしまして、長野電鉄労働組合、飯川慎一様から意見陳述をお願いしたいと思います。先ほどお話がありましたが、時間は、質疑を含めて10分から15分程度を予定しておりますので、よろしく願いをいたします。

長野電鉄労働組合 飯川慎一氏

皆さん、こんにちは。御紹介をいただきました長野電鉄労働組合で書記長を務めております飯川慎一と申します。

まず、本日この会議におきまして、この場で今の長野県内の公共交通というところの最低賃金との関係性、こちらのほうを、その重要性につきましてお伝えをするというところでお時間をいただきまして、誠にありがとうございます。それでは、着座にて意見を述べさせていただきます。

当組合は、北信地区のバスや鉄道関係で働く労働者の組合で、長野県私鉄労働組合連合会に所属をしています。しかし、昨今の交通産業では、長引くコロナ禍における収益の落ち込みなどを理由とした現役職員の離職者が相次いだことにより、県内の事業者では、定年後の再雇用者を一定数確保しなければ、事業が継続できない状況となっています。

実際当社は、長電バスにおけるバス運転者では、全体の約30%が、高年齢雇用者を中心とした嘱託・臨時者というのが現状です。こうした高年齢雇用者については、高年齢者雇用安定法に基づき、雇用する年齢や職種などを主な内容として定めていますが、賃金については各社それぞれの対応であり、そのほとんどが長野県の最低賃金を算出根拠の一つとしています。

以上のことから、公共交通を担うバス運転手の確保には、現役世代に加え、多くの高齢者雇用に頼らざるを得ないため、長野県地方最低賃金の改正は、雇用維持に向けた賃金水準を維持するためにも非常に重要な事案と位置づけ、意見を述べさせていただきます。

次に、生計維持の現状についてお伝えをいたします。当組合が所属いたします長電バスにおいて、時給で賃金が支払われているバス運転手のうち、65歳以上の高齢者雇用は、臨時・嘱託に分類されます。正職員同様、フルタイムでの勤務のほか、事業内容や労働時間を制限して勤務をするハーフタイム勤務者があり、年金受給者や家族構成等の関係から、現時点で個人ごとの収入に対する比較検討はできません。

また、現在も高齢者雇用のほとんどが年金収入と給与収入を合わせた総収入で生活基盤を構築しているため、給与収入に対する不満や改善要求が、現役世代と比較すると表面化しづらいということになります。

しかし、今後の改正高年齢者雇用安定法の動向、また年金受給開始年齢の引上げ、それら次第では、給与収入が唯一の収入源となることが推定される状況を踏まえると、今後の生計維持のための先んじた対応が求められると考えているところです。

次に賃金について。現在の国内情勢についてですが、65歳以上の労働者の平均時給について、厚労省がまとめている令和4年度賃金構造基本統計調査によりますと、令和4年6月現在、一般労働者のうち65歳以上の平均時給は1,242円であり、これは全年齢層の平均時給2,057円の約60.4%とかなり低い値です。また雇用形態別に見ると、65歳以上の一般労働者の平均時

給は、正社員が1,498円、非正規雇用者が1,113円と、正社員との賃金格差が非常に大きいことも分かります。

次に、先ほどの全国平均を踏まえて、長電バスの賃金状態の現状をお伝えいたします。バス運転手の総数163名に対し、高年齢雇用、いわゆる65歳以上で、なおかつ時給で賃金が支払われているバス運転手の数は54名となっています。1か月の平均拘束時間はおよそ201時間、1か月の平均月収は20万3,291円が現状です。

長電バスにおける時給で賃金が支払われているバス運転手の内訳は、記載してある表のとおりとなります。雇用形態や年齢によって区分されていますが、平均時給は1,012円となり、全国平均よりも厳しい状況が見て取れます。特に65歳以上の場合は非常に低いことが分かります。

私鉄長野県連の賃金の現状も、併せてお伝えしたいと思います。

長野県内のバス会社における65歳以上の従業員について、時給費を比べたものがこの表になります。各社とも最低賃金は確保しているものの、65歳以上の非正規全国平均値との比較では、いずれも下回っているというのが現状です。

これらを踏まえまして、当組合から要望します長野県地方最低賃金額について述べさせていただきます。

私鉄バス・鉄道に従事する多くの労働者の賃金は、春闘による労使交渉によって行われています。一方、高齢者労働者の賃金につきましては、同じく春闘において、私鉄総連の統一要求として、全国各社に時給の引上げについての申入れを行うものの、実際には各社の時給額が地方最低賃金額を下回らないようにしているというところで、継続的な賃上げが行われていないのが現状です。

私鉄バス・鉄道は、社会の有用なインフラとして必要不可欠な存在であり、交通産業に従事する労働者の働く環境や待遇の改善は年齢に関係なく大変重要な問題であります。

また、バス運転手につきましては、一定のキャリアが必要であり、安全運行にはさらなる経験と技術が必要な状況では、この先当面の間は一定の高齢者雇用バス運転手の需要は継続すると考えております。

こうした様々な要因から、高齢者雇用バス運転手の賃金水準向上は、雇用確保の面からも大変重要であり、一企業の自助努力だけで解決できない問題でもあることから、県内賃金相場を決定する地方最低賃金の改正は、現在の賃金水準引上げに最も有効な手段であると考えます。

また、当組合から申入れをさせていただく賃金の算出基準について述べさせていただきます。

65歳以上の国内一般労働者の平均時給が1,242円であり、正社員平均時給を下回るものの、令和4年の地方最低賃金の全国加重平均額961円を上回る金額です。

一方、長野県連内の65歳以上のバス運転手の平均時給は1,074円、こ

ちらは全国平均の約86%と低いことが分かります。

特に公共交通の使命でもある持続可能性の確保においては、公共交通事業者が不採算路線から撤退しないよう、国や地方公共団体などが適切な支援策を講ずることが必要であり、その一端で従事者の安定的な確保であることを踏まえれば、本日の審議会において、当組合が要求する長野県最低賃金については、私鉄長野県連内の平均時給額である1,074円を要求することで、産別全体の底上げにつながると考えています。

最後に、長野地方最低賃金の改正決定に当たって意見を2点ほど述べさせていただきます。

一つ目は、公共交通業務に対する優位性の確保です。ロシア・ウクライナ情勢及びコロナ禍に端を発する円安、物価上昇、様々な要因で多くの企業がコスト上昇分を価格転嫁して自社製品の値上げを実施しています。

また、電気・ガスといった生活インフラにおいても、それぞれこれまでにない大きな値上げを行っています。

一方、私たち地方公共交通産業は、首都圏JRと一部の大手私鉄のような堅調な経営状況ではないため、コスト上昇分を容易に運賃に転化することが非常に難しい状況です。そのため、賃金水準が向上せず、他産別への人材流出が相次いでいます。利用者の移動の確保・機会を安全かつ正確に保障するため、1年365日昼夜を問わず運行している私たち公共交通に関わる雇用を十分に確保するためにも、公共交通従事者の特定最低賃金への新たな設定を強く望みます。

2点目ですが、最低賃金引上げに関する影響につきまして、コロナ禍における国内経済が低迷していた昨年の地方最低賃金審議会におきまして、最低賃金引上げについて、使側からの意見の中で、必要以上の人件費高騰になるため、企業存続の危機を訴えるとともに、引上げには需要の回復と連動が必要であるという旨の意見が述べられました。

その意見内容につきましては、私どもも十分理解をしているところであります。しかし一方で、日本銀行が2023年5月に発表した経済物価情勢の展望2023年4月、こちらの基本見解の中の一文を引用させていただきますと、日本経済の先行き、これにつきまして、緩やかに回復しているとみられるというところで、その後は所得から支出への前向きな循環メカニズムが徐々に強まることで、潜在成長率を上回る成長をつつけると考えられるという意見をまとめています。

そうしたことから、今年度以降、コロナ禍による落ち込んだ需要回復が大幅に見込まれる状況では、賃金水準も同じ方向で上を向いていくべきだと私どもは考えています。

以上、意見という形でこの場で述べさせていただきました。どうもありがとうございました。

倉崎会長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまいただいた御意見につきまして、委員の皆様から御質問等ありましたらお願いいたします。

山口委員

労働者側委員の山口でございます。

御説明ありがとうございました。比較的やはり賃金が低位にあるということで、離職者も結構いらっしゃるというようなお話も今ありました。先日、長野のぐるりん号、たまたまコロナの感染だったと思いますが、運転手さんがいなくて、結果的にバスの運行を減らして対応したという事案もあったということです。現状まだまだ人が、人件費の関係から減り続けているということは、今もそんなような状況が続いているのでしょうか。

長野電鉄労働組合 飯川愼一氏

私の分かる範囲でお答えさせていただきます。私鉄長野県連の情報につきましては、他社の部分もありますのであまり詳細なところは触れられませんが、一部報道によりますと、アルピコ交通、信南交通さんがそれぞれ人員不足、また要員不足によって、定期ダイヤ等の運休を行ったという事実が新聞報道でもされているところです。

当社が関係する長野電鉄・長電バスにおきましても、コロナ禍3年間で、50名以上の退職者が出ています。これにつきましては、賃金等様々な要因があるわけですが、先ほど述べさせてもらったとおり、65歳以上に焦点を当てさせていただきましたが、年齢層が高い、65歳以上の方を含めても、まだ要員不足が継続している状況。長電バスにおきましては、常時定員から20名以上の欠員が生じている状況です。

これについて、高齢者の雇用に頼らざるを得ない状況、また、この方々もさらに厚遇で迎え入れていかないと公共交通網が成り立たない状況、そういったところが今回の意見を述べた内容の主眼になると思います。

山口委員

ありがとうございました。

倉崎会長

はい、他にご質問などはございますか。

倉崎会長

よろしいですかね。

貴重なご意見ありがとうございました。

では、次に、使用者側としまして、公益財団法人長野県バス協会専務理事でおられます松井道夫様から意見陳述をいただきたいと思っております。

お時間は質疑を含めて10分から15分程度を予定しておりますので、よろしく願いいたします。

長野県バス協会 松井道夫氏

長野県バス協会、財団法人でなくて社団法人でございますが、専務をやっております松井でございます。

本日は、このような機会でご意見を述べさせていただくということで、初めての皆様ばかりなので緊張した面持ちでございますが、業界の実情ということで、先ほど飯川様のほうからも細かいお話を聞かせていただきましたけれども、私どものほうも、事前に申し上げますと、今のこのコロナ禍におけるバス業界の実情といたしまして、労使共に同じ方向でとにかく頑張っていかなきゃいかんというような実態でございます。そんなような形で、現状、それから今後の対応等を含めて、若干お時間をいただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。着座で失礼いたします。

資料につきましては、No. 20というところを御確認いただきたいと思っております。1枚物の「賃金について」という業界の実情、意見等の次に、若干カラーが入っておりますが、コロナの関連情報等ということが2枚ほど、4枚目に地域公共交通のデザインをリデザインするということで、国土交通省の交通政策白書といったものも、総括的な現状を示しております業界紙の記事でございます。後ほど御覧になっていただきたいと思っております。

まず、言葉でいろいろ申し述べるのは1枚目のところになります。最初に、コロナの影響等の関連情報という色刷りのところを先に解説させていただきたいと思っております。

コロナ関連情報等という形でございます。 ということで、2019年度というのが今までの最大の需要が伸びてきたところでございます。それから、20年、21年、22年、過去3年間の実情を数字で述べますと、 のところですが、全体として39.3%の需要であったと。内訳は乗合バス、高速バス、貸切バスで色を分けておりますが、バスの実態は幾つかのモードに分かれておりまして、町なかを走る生活路線の乗合バス、それから首都圏等々を結ぶ高速乗合バス、それから学校行事、あるいは経済関連のイベント等を含めて企業活動等にも利用される貸切バスという、大きくその三つがございます。

それぞれが平均して39.3%、約4割ということですが、実情とすれば、乗合は8割～9割戻ってきているのですけれども、高速バス・貸切バスはまだまだ6割前後というところが、過去3年間の推移でございます。

では、3年前は約4割、 2年前では約5割弱、昨年度ではようやく7割弱に戻ってきている。ただ、青いところに書いてあります高速乗合バス・貸切バスの合計比については6割ちょっと。要は、稼ぎ頭がまだ6割、今年になっ

てからもそんなに伸びておりませんので、まだまだきつい厳しい現状だということですが。

その次のページに今のものを言葉で書いてございます。3年間における推移と現状、それから需要の見通しでございますが、バス全体として8割ぐらいは望みたいと、将来的には令和元年を越えることを期待するというところでございます。

乗合バスは生活交通に密着しておいて、一部観光需要も取り込みほぼ回復しているという感じでございます。ただ、いくら走ってもこれは赤字でございます。そこは大変厳しいところです。

それから高速バスの需要については、テレワークなど働き方の変容は、まだまだこれは100%に戻るといことはなかなかないだろうと、学生さんもあまり動いていないという実態もあります。

貸切バスにつきましては、昨年ぐらいまででようやく学校行事が戻りつつあると。これもなかなかコロナの制約の下で、父兄が反対して学校行事ができない、2年ちょっとの間は思い出づくりもできなかったという大変厳しい状況でしたが、ようやく動いてきているかなということです。ただ、国内の企業や団体での動きが非常に鈍いということです。

一方で、インバウンドの需要、長野県内も観光地でございます。あちこちに外国の方が大勢来ておられます。水際の規制の緩和、円安などもあり、回復しつつありますけれども、国内の動きがまだまだついてきていないというのが実態でございます。

私どもの会社の経営課題、これは総括的な話でございます。バス協会は、今75の会員がおります。コロナの前との比較でおおよそ300億円の収入が消滅してきております。これは自助努力、公的支援でカバーできない部分は借入金で借金を賄っております。これが大体協会の推計でございますが、蒸発した金額のおおよそ半分は150億ほどと推計しております、こうした中で収入が安定していない中でも借入金の返済が始まっているという台所事情は非常に厳しいという状況でございます。

それでは1枚目に戻っていただきまして、会長は信南交通の中島社長が会長をやっております。説明は私のほうからさせていただきます。

平素は本当に労働条件の改善等に御配慮いただき厚く御礼を申し上げます。バス協会を含めました運輸業界につきましては、2024年問題を筆頭に、燃料価格の高騰、慢性的な乗員不足など喫緊の課題が山積し、一方で働き方改革、MaaS、無人点呼、SDGs、カーボンニュートラル、DXの推進など、業界変革が求められている実態でございます。

過去3年間にわたってコロナウイルス感染症によって人流が抑制され、長野県内のバス業界所属75会員の収入は、先ほど申し上げたとおり、3年前が4割、2年前が5割、昨年が7割という回復基調ではあります。また今年の4月、5月は大体8割まで、徐々にという形でございますけれども、膨大な借金を重ね、

何とか会社の存続と雇用の確保をしてまいったというところでございます。

昨年の令和4年度における7割回復の詳細を申し上げますと、万年赤字で公的支援を受けないと存続できない路線バスは9割程度まで回復。本来これら路線バスの赤字を埋めていた、実態としては埋めていたのですけれども、高速乗合バス・貸切バスの収益でもって赤字を埋めて、足りない分を支援していただいていたという実態でしたけれども、高速・貸切はまだ6割程度にとどまっております。経営的には大変厳しい状況が続いております。

加えて、先ほど申し上げましたけれども、経営が安定しない中で、借金・借入金の返済が求められ、また来年4月ですけれども、2024年問題、今盛んにトラック・物流の関係で人が足りないとか、貨物が滞留するということがあります。バス事業もそれと同じように人が足りないという状況の中で、大変厳しい状況になっております。

これで、路線バスの減便とか廃止、貸切バスでは減車とか受注制限などをせざるを得ないと。結果的には会社としての収入減、またハンドルを握る乗務員の方も、拘束時間を短縮という形の中で、賃金の減額が実際は懸念されるという状況でございます。

コロナ後の需要回復過程において、乗員・乗務員不足により収益性のある事業に、リソース、運転手を振り向けられない現状、どうしても路線バスというのは常に定期的に動かしていかなければいけない、そのところを優先という形になりますと、どこにしわ寄せが行くかというと、やはり貸切バスか高速バスの増便ができないとか、そんなような形になってきております。

また、乗務員不足により振り向けられないということもありますけれども、今、現状は、欠損補填でしかない補助金を受給する路線バスを維持しているだけでは、実は企業利益を確保できない、公共的な車というか、支援はしていただいておりますけれども、赤字補填のみで終わっておるといった実態もございます。

その結果として、収入の減が続いており、賃金として配分できる原資が得られないという業界の現状を御理解いただきたいということでございます。

結論としては、生活交通や文化・観光、経済活動に欠かせない公共交通機関を担う労働者の賃金を上げていくことの必要性は十分理解をしております。あわせて、乗務員の確保のための賃金の底上げが必要であるとの認識はしておりますけれども、国の機関が意思決定をしている路線バスの補助金の適正な利益率の確保、コロナ後の需要の喚起、過度なマイカー依存からの脱却など、総合的な見地からトータルでの支援をいただかないと、なかなか給料のほうにも振り向けられないという台所事情のお話もさせていただきまして、トータルでバランスの取れた御判断をお願いしたいというような、給料も上げなきゃいけない、人も確保しなきゃいけないという現状の中で、大変厳しいという実情を申し述べさせていただきました。大体がこのような現状でございます。

なお、今テーブルにこのリーフレットを配らせていただきました。中身をち

よっと見ていただきたいのですが、実は今年の3月まで、このようにバスがマスクをして、コロナに負けないように、その中でも利用していただきたいということだったのですが、今回はそのコロナ色を払しょくしたという形でございます。

一部、文章の中には書いておりませんが、真ん中を開いていただきますと、貸切バスという欄がございます。このところで、実は、軽井沢のバス事故以前から、新しい運賃料金制度というのができておまして、現在この制度で9年を迎えております。当初は2～3年ごとに運賃料金を見直すという話でしたけれども、今回ようやく、今年の4月以降、貸切バスの運賃料金の見直しに着手していただきました。

具体的には、まだはっきり私の口からは申し上げられないのですが、国土交通省のほうからは、9月に新しい運賃料金が示されるということでございます。2割ぐらい、もろもろの公共料金が上がっておりますけれども、物価も上がっておりますけれども、その中で貸切バスの運賃料金の見直しということで上げていただくことになります。

ただ、現状におきましては、走れば走るだけ持ち出しをしている燃料価格の高騰ということで高止まりしておまして、ほとんどそこに吸収されてしまうだろうと。ようやくそれが、何とかぎりぎり採算が取れるのかなということですが、本当はそこに給料の分まできちんと面倒を見ていただいた形で、また国民の皆様のご負担も応分にさせていただきながらということで、目指していきたいのですけれども、そこにはすぐ直結はしないだろうなという感じがいたします。

あと、右隣は、労働基準の改善基準告示というのが、またこれも労働局様のほうで、バス・タクシー・トラック等々見直しをされております。これが今の人員不足にさらに拍車をかけてくるだろうと、同じダイヤを組むのに、今までは2人でできていたところ3人投入しないとできなくなるかもしれないという形の中で、先ほど申し上げましたとおり、減便だとか運休だとかということも、もしかしたらあるかもしれないし、そんなことをなるべくしないように頑張っていきたいなとは思っています。

以上が現状でございます。

倉崎会長

ありがとうございました。

それでは、ただいまの御意見につきまして、委員の皆様から何か御質問などありましたらお願いをいたします。

井出委員

ありがとうございました。今お話を伺ったとおり、燃料費の高騰もありますし、人件費、人手不足の対応もございますし、また一番、コロナですとか、安全対策ですとか、確かに対応していかなければいけない課題が山積みだとお話

を承っておりますけれども、こうした中で、これから一番稼ぎ頭の高速バスであったり、貸切バスであったり、そういったところを増やしていくという対策を講じていくわけでございますけれども、中長期的と言いましょか、バス協会さんとしてのこれからの利益を上げていくという対策として、御計画と言いましょか、どんな対応をされていくと言いましょか、どんなお考えをお持ちか、恐れ入りますがお聞かせいただければと思います。

長野県バス協会 松井道夫氏

普段私ども協会とすれば、協会という立場上、トータルとしての動きという全体的な動きを見据えていくしかないのですけれども、個々の会社によってそれぞれ実情が違います。ただ路線バスは維持していかないと定時・定路線を走らせなければいけません。そこに本来収益が保たれるような高速バスの増便ができないとか、貸切バスの対応で貸切バス専用車のほうに仕事を回さなければいけないとか、先ほど長電さんのほうからも話がありましたけれども、乗合バス・貸切バス・高速バス三つ巴で基本的に大手はやっておるのですけれども、その中でどうしても乗合バスを維持存続していかなければいけないというところに人を回さなきゃいけないというのが今の実態でございます。

どのように確保していくかという形ですけれども、やはり、どうしても、私がここで言うのも大変裏腹の問題で恐縮ですけれども、人を集めるにはどうしたらいいかと。これは処遇を改善してこちらを向いてもらうしかないと思います。そんなようなことの中で、使用者側の立場でこのような話を申し上げているのですが、つまり、皆さんによく考えていただきたいのは、バスに乗ろうと思ったけれどもバスがなくなっちゃったということで、後で気づいては大変遅いです。

私の個人的な見解も入りますけれども、コロナで10年先のことが一挙に見えてしまったわけで、自然にずっと、この昭和のモータリゼーションの時代以降、ずっとバスというのは右肩下がりで。それが一挙にどんどん落ちてしまったので、困ったな、今対策をしなければいけないなというところによやく我々も気づいた、また行政の皆さんも支援をしなければいけないと気づいていただきました。

そこで、先ほどの最後のところで簡単にまとめてありますけれども、やはり今赤字補填だけでは駄目なので、赤字補填に本来だったら民間企業として利益を求めなければいけない。その部分を少し上乘せしていただいて、その部分を、当然安全への投資もしなければいけないけれども、そのところに働く方に対する配分も含めた、単なる赤字補填でゼロにさせていただくわけではなくて、少し加えていただいた形での支援をしていただきたい。

運賃値上げも当然考えなきゃいけないと思います。そこはすぐにはできない部分もありますので、先ほど貸切バスは貸切バスでやっていただくということになっていきますけれども、乗合バスの運賃も、かといって公共料金ですので急

に上げるというわけにもいかない。そこら辺を補填の中で少しプラス支援をしていただきたい。そこら辺のことをお願いしていくしかないかなと思っています。

これから5年先、国体があります。その先はリニアの開通もあります。また、大きな人の流れ、それからそのときの動く足の確保、さらにまた、リニアがどのくらい影響があるか分かりませんが、県内の横断ですごく時間がかかっている実情、そういったところも今バスが補完している。とにかく公共交通という形の使命を果たしていきたいと思っておりますので、一定の支援を、労働局の皆様の前で言ってもしょうがないと思うのですけれども、県からも国からもそういったトータルの支援をしていただき、改善を図ってきたいと思っております。

回答になっていないかも知れませんが、よろしくお願いたします。

倉崎会長

ありがとうございました。

他に委員の皆様ありますでしょうか。

聲山委員

いろいろ御説明ありがとうございました。一つ教えていただきたいのですが、人手不足、人員不足の話ですが、いわゆる運転手の方々がなかなかいらず、また高齢の方を使われるという話ですが、専門的なことは分からないのですが、整備士さん、バスの車両の整備とか、電車であれば電気整備士さん、そういう整備士さんの不足状況とか、また賃金を上げればそういう方々が集まってくるのか、構造的にそういう整備士さんはもともと不足の状態、これからは非常に厳しいとか、その辺りの現状を教えていただければと思います。

長野県バス協会 松井道夫氏

バス業界の中で、工場を持っている業態もあります。乗合バス事業者さんは大体会社の中に持っています。実は整備士というの、車産業全体という考え方の中で、いっとき整備士不足ということで、これは現在も続いていると思います。また、バスの運転手不足。こういった形の中で、国土交通省の中では、学校訪問等々によってリクルート作戦といいますか、そういったことを過去においてやったこともありますし、今も続いているということでございます。

やはりこれは若者の車離れ、我々という大変失礼ですけども、60歳、70歳ぐらいの年代というのは、飯は食わなくても車がステータスの時代も過去にあって、私もそうですけれども、味わったのですけれども、今の若者たちは全然求めるものが全然違うという形。

あと、どうしても3Kの職場ということも言われまして、なかなかこちらを向いていただけない。そんなところをどうやって魅力のある職場にしていけるのかということ、全体として考えていかなきゃいけないと思います。

先ほど整備士の方の中では、外国人の就労が認められております。1,500人ほど全国にいらっしゃるということでございます。バス・タクシー・トラック含めて、特にバスのほうは外国人の就労という形で運転手の確保を求めて国のほうにお願いをしております。ただ、現状においては、なかなか2種免許の取得の関係も含めて厳しいところがありますので、簡単にはいかないと思いますし、先ほど高齢者の方が多いという現状もありますが、若い人にどうやって向いていただけるかというところをこれから模索していきたいと思っております。

一部、免許証を取ってから3年間で2種免許が取れるという制度につきましては、これは警察庁等で、今二十歳前でも、お金をちょっと積まなければいけないのですが、大体40～50万2種免許に係るとしたら、60万～70万かかると言われています。そういった支援制度については多少の支援をいただく形で確保しています。

あと、女性のドライバーの方についても、先ほど2024年問題というところで、どうしても一定の時間シフトで、ぐるりん号は、まさにそういう職場ですが、女性の皆様の働く場所を確保するという観点からもアピールをしていきたいと思っております。話がまとまりませんが。

倉崎部会長

ありがとうございました。

ほかに。

竹村委員

労側委員の竹村です。よろしく申し上げます。

今、意見陳述をいただきまして大変ありがとうございました。最初に松井専務がおっしゃった冒頭の、労使共に同じ方向を向いて考えていく必要があるのではないかという言葉が非常に印象に残っております。

それから、最後の結論としてといったところで、やはり観光・経済活動に欠かせない公共交通といったところを担う労働者といったところで、今の路線バスの関係が経過としては非常にネックになっているということです。

それには賃金を上げて、そういった人件費の部分も上乘せした補助が必要といったところは十分分かりますし、労側の先ほどの主張も、賃金を上げていくことが必要ですよということですけれども、やはり県とか国、そちらのほうに補助金を出していただくということも、この最低賃金の審議会の中で十分考えていく必要があるのかなと思っております。

昨年もそういったところで、補助金を出していただくというような形も補足として付随させるような項目で掲載させていただいておるのですけれども、この路線バスの確保といったところが一番ネックということですが、そこを県と国に、どんなところを、やはりもう少し補填いただくことができる内容

なのかというものがあれば、ここで教えていただいて、そういった具体的なものを盛り込んでいく必要があるかなと思いますので、その辺を教えていただきたいと思います。

長野県バス協会 松井道夫氏

なかなか私の一存では答えづらいというか、そこまで関わっていないという、非常に難しいところはあると思います。ただ、今おっしゃっていただいたように、コロナにおいて、私どもの一番の目的というのは会社の存続です。それと雇用の継続。今以上に潰してしまうと、なくなってしまうと、世の中はみんな困るでしょうという観点です。この裏に地図がありますけれども、75の会員がおります。

実は、話が少しそれますけれども、軽井沢のバス事故、7年半前のときに、長野県の貸切バス事業者は150ありました。今100を割っています。協会の会員の数は当時52だったのが、今は75です。8社やめましたので、もっと潜在的には80幾つ、片方が3分の2になり、片方が1.5倍以上になっている。これはバス協会のほうに、皆さんが、世間の声もありますけれども、向いていただいたという裏腹の部分ですけれども、これは規制によって、5年ごとの許可の更新、貸切バス事業者は免許の更新を5年ごとに見直さなければいけない。運送実態のない会社が自然に淘汰された、実態に合ったということです。悪いことをしたから退会したということではなくて、長野県においては実態に合ったという解釈をしております。

その上で、この75の会員、長野県は非常にエリアが広いです。各地区にそれぞれの地域の需要に応じた貸切バスを、ほとんどが貸切バスをやっている会社ですが、あとは乗合バス・高速バスの会社が点在している状況の中で、何とか残っていてももらわないとこの先は、さっき言ったように国体でもバスが足りません。長野県は観光県でございます。観光に力を入れています。そうすると、いざというとき、国体のときはどうしても需要のピークになります。そのときどうするかというと、ほかの県から借りてこななければいけません。これはもう絶対足りないのは分かっています。これからそこは具体的に考えます。

あと、先ほどどうやったらそういうことがつながっていくかという話ですけれども、協会の立場では、長野県としては交通政策局ができました。それでもって法定協議会という形で、県には10の地域振興局があります。ベクトルがあっちを向いたりこっちを向いたりしていますけれども、それを一定の方向でかじ取りをしていくという形の中で、やはり地域のバスの会社を存続させるということで、先ほどの協議会の中でも、国・県に対して、私も先ほど申し上げたように、単なる赤字補填だけではない、そういった交通インフラを存続、まとめると。諸外国でいえば、もう交通インフラを税金で賄いというのは当たり前の話です。

今回松本市が、10月から正式に上下分離方式ということで、市が施設を持

って、アルピコさん等々が運転業務を受け持つという形で、これが長野県では初めてのケースになると思いますけれども、そういったところも見ながら、とにかく一定の利益も求めていきながら、会社も存続させ雇用の継続も安定させていきたいと。

なかなか言葉では難しいのですけれども、そのように考えています。そういったところで主張していきたいと、バス協会としては思っております。

長野県内は、何でガソリンが日本一高いとか、そこら辺はよく分からないのですけれども、実態としては、走れば走るだけ今持ち出しをしているという厳しい状況が続いております。

倉崎会長

ありがとうございました。

ほかに、委員の皆様から何かございますか。

山岸委員

大変貴重なお話を拝聴させていただきました。どうもありがとうございました。

先ほど、長電さんの飯川書記長さんが、地域の重要な公共交通を担われてお仕事されていらっしゃるということで、本当にありがたく思います。私も長野電鉄さんの駅の近くに住んでいるので、いつも利用させていただいて、ありがたく思っています。

先ほど燃料費の高騰という話でしたが、今日頂いた資料で、過去3年分ぐらいいただいておりますが、大体どのぐらいのペースで上がってきたのかということと、これだけバスの維持管理の中で、いろいろ保守費用とかそういったものも上がっているかと思うのですが、そういった維持費用の推移なども、もしいただければと思いますが、よろしく願いいたします。

長野県バス協会 松井道夫氏

燃料費というのは、正直な話コロナ禍においては走っていないわけですので、仕事そのものがなかったわけです、4割5割でした。高速バスなんて一けたのときが瞬間的にありました。5%とかだったのですね。それは需要がないから走れないわけですが、ただ、乗合バスというのは止めないでくださいと言われていました。かたや人流抑制で乗らないでくださいと言っているわけです。これは国全体です。収益になるわけがない。

そんなような実態の中で、正直な話をすると、私どものほうも各会社がどんなふうに、インタンクを持っているとか、街頭で購入するという会社もあれば、ローリー車で運んできてストックして、そこでもう10円も20円も、軽油でも単価が違います。そういう実情があるのですが、コロナでもって仕事がないときはあまり走っていないので、ただここに来て需要の回復とともに走り始め

たら、収益が全然上がらないわけです。そのところは今非常に厳しいということをお知らせしています。

個々の会社でどのくらい、先ほど300億円の仕事が蒸発したというのは、稼働率から見ると、収益イコール運賃収入という形になるかと思いますが、粗々と積み上げてそのくらいですが、潜在的には年間に200億以上、そのうちの半分くらいトータルとして蒸発してしまったわけです。

もう一つ言いたいのは、人流抑制。これは飲食・宿泊関係のところにはそれぞれ一定の支援があったのですが、バス業界は直接あなたたちに車を止めると誰も言っていないよねという形の中で、直接的な支援が一切ないのです。とは言いながらも、国から来たお金を、バス1台、車検を受けるだけで100万円とかかかります。1台20万の税金もかかります、車検費もかかります、車検は切ってはいけません。そういう形の中で、一定の支援は県のほうから、バス1台幾らというのを過去3年間頂いておりました。そこは正直に申し上げますけれども、それは300億円の蒸発したお金の数%でしかありません。一けた、2～3%でしかありません。それでは維持存続できないという実態もありますので、なかなか燃料の話はそんな感じです。

あと、先ほど地域公共交通をリデザインするという新聞の業界紙、今日は時間がないので説明しませんが、ここで国としての指針が示されておりますので、御一読いただければありがたいと思います。コロナ禍における状況等を細かく書いていただいております。以上です。

倉崎会長

ありがとうございました。

ほかにはございますか。

よろしいですか。

< 「はい」などの発声あり >

倉崎会長

貴重なご意見ありがとうございました。

以上をもちまして、関係労使からの意見聴取を終わりといたします。

ありがとうございました。

続きまして、議題(4)の中央最低審議会長からのビデオメッセージの放映を行いますので、事務局でご準備をお願いいたします。

中央最低賃金審議会長のビデオメッセージ

令和5年度地域別最低賃金改定の目安について、中央最低賃金審議会の答申を踏まえまして、メッセージをお伝えしたいと思います。本来であれば、藤村会長がお伝えするところではありますが、会長が体調不良のため、会長代理であ

ります私よりお話申し上げたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

1点目は、ビデオメッセージの趣旨です。

令和5年4月6日にとりまとめられた、「目安制度の在り方に関する全員協議会報告」において、目安の位置づけの趣旨が、地方最低賃金審議会の各委員にも確実に伝わるよう、都道府県労働局への周知方法について検討することを事務局に対し要望されました。

これを受け、目安の位置づけの趣旨に加え、この度中央最低賃金審議会においてとりまとめられた令和5年度の最低賃金改定の目安について、地方最低賃金審議会の委員に直接伝達されるよう、私からビデオメッセージを送らせていただくことになりました。地方最低賃金審議会の委員の皆様には、視聴いただく場を設けることとなった幸いです。視聴いただく皆様には、これから本格化する今年度の地方最低賃金額の改定に向けた議論に向け、改めて、今年の公益委員見解の趣旨について、理解を深める機会としていただきたいと思います。

2点目は、目安の位置付けです。

目安は、令和5年全員協議会報告や、令和5年度目安小委報告に記載しているとおり、「目安は、地方最低賃金審議会が審議を進めるに当たって、全国的なバランスを配慮するという観点から参考にされるべきものであり、地方最低賃金審議会の審議決定を拘束するものではない」ことを改めて認識いただきたいと思います。

従いまして、公労使での真摯な議論の結果、目安どおりとなることもあれば、目安を上回ることも、あるいは目安を下回ることもありうるものであります。地方最低賃金審議会におかれては、目安及び公益委員見解で述べている3要素のデータに基づく目安決定の根拠等を十分に参酌し、公労使の三者でしっかりと議論を尽くした上での決定を心がけていただきたいと思います。

3点目は、令和5年度目安のポイントです。

今年度の目安についても、3要素のデータに基づき納得感のあるものとなるよう、公労使で5回に渡って真摯に議論を重ねてまいりました。この結果、目安額については、Aランク41円、Bランク40円、Cランク39円となりました。

3要素のそれぞれの評価のポイントについて、簡潔にご説明申し上げます。

まず、「賃金」についてです。連合及び経団連が公表した賃上げ率は、30年ぶりの高い水準となっております。また、賃金改定状況調査の4表の男女計及び一般・パート計についても、平成14年以降最大となる、2.1%という結果でありました。継続労働者に限定した4表は2.5%でありました。

次に、「通常の事業の賃金支払能力」についてです。個々の企業の賃金支払能力を指すものではないと解され、これまでの目安審議においても、業況の厳し

い産業や企業の状況のみを見て議論するのではなく、各種統計資料を基に議論を行ってまいりました。

各種統計資料を見ますと、改善がみられる資料もございます。

しかしながら、今年度の議論において、企業の支払能力の厳しさを示すものとして、価格転嫁の状況が特に注目されました。価格転嫁が進んでいる企業も増加する一方で、転嫁が進まない企業も増えており、2極化がみられました。価格転嫁が不十分な状況が、賃上げ原資確保を難しくしている状況にもつながっているその状況にも留意をいたしました。

最後に、3要素のうち、今年度の公益委員見解で最も重視した、「労働者の生計費」についてです。ここは少し詳しく申し上げたいと思います。消費者物価指数については、昨年の改定後の最低賃金額が発効した10月から今年6月までの「持家の帰属家賃を除く総合」の対前年同期比は4.3%と、全国加重平均の最低賃金の引上げ率(3.3%)を上回る水準でありました。

直近の月次を見ると、対前年同月比で、今年4月に4.1%、5月に3.8%、6月に3.9%となっております。昨年10月から今年1月にかけて「持家の帰属家賃を除く総合」が4%を超え、5%以上にも達する高い伸びとなった時期と比べると対前年同月比の上昇幅は縮小傾向ではありますが、引き続き高い水準であります。

消費者物価指数の「総合」、とりわけ「基礎的支出項目」といった必需品的な支出項目については、経済産業省が実施するエネルギー価格の負担軽減策である「電気・ガス価格激変緩和対策事業」の影響で一定程度押し下げられております。「総合」では、6月は1%ポイント押し下げられていると試算が出ております。

なお、6月の使用分から電気の規制料金の値上げが行われている上に、当該事業の適用は、9月使用分までとされており、10月使用分以降の扱いについては現時点では決まっていないことを確認しております。

このような中、最低賃金に近い賃金水準の労働者の購買力を維持する観点から、最低賃金が消費者物価を一定程度上回る水準であることが必要であると考えています。さらに、昨年以來、継続的に消費者物価の高騰が見られる状況であり、昨年の改定後の最低賃金額が発効した10月から今年6月までの消費者物価指数の対前年同期比は4.3%と、昨年度の全国加重平均の最低賃金の引上げ率(3.3%)を上回る高い伸び率であったことも踏まえることが、今年度は適当と考えました。

こうした3要素のデータを総合的に勘案し、今年は4.3%を基準としてランク別の目安額を検討することといたしました。

ランクごとの目安額についてです。新しい資本主義実行計画などの閣議決定文書においても、「今後とも、地域別最低賃金の最高額に対する最低額の比率を引き上げる等、地域間格差の是正を図る」とされていることも踏まえ、地域間格差への配慮の観点から少なくとも地域別最低賃金の最高額に対する最低額の

比率を引き続き上昇させていくことが必要であると考えました。

その上で、賃金改定状況調査の第4表や、消費者物価指数のランク別上昇率を見ると、各ランクに大きな状況の差異があるとは言いがたいと思います。しかしながら、地域別最低賃金額が相対的に低い地域における負担増にも一定の配慮が必要であることから、Aランク、Bランク、Cランクの目安額の差は1円とすることが適当であると考えました。

公益委員見解で参照したデータについては、別添の「参考資料」としてまとめておりますので参照していただきたいと思います。また、これまで目安に関する小委員会で提示した資料には、地域別のもも含まれているので、適宜参照していただければと思います。

また、今般の最低賃金改定の目安は、過去最高額となる高い額であり、地方最低賃金審議会の委員の中には、なかなか受け入れがたいご意見がありうることも認識しております。こうしたことも踏まえ、中央最低賃金審議会の公益委員としても、今年度の最低賃金の引上げが着実に行われるよう、政府に対して、中小企業・小規模事業者が継続的に賃上げしやすい環境整備を行うよう各種要望を例年以上に盛り込んだところであります。

具体的には、生産性向上の支援については、可能な限り多くの企業が各種の助成金等を受給し、賃上げを実現できるように、政府の掲げる生産性向上等への支援の一層の強化を求めました。特に、業務改善助成金については、対象となる事業場を拡大するとともに、最低賃金引上げの影響を強く受ける小規模事業者が活用しやすくなるよう、より一層の実効性ある支援の拡充と最低賃金の地域間格差を是正しつつ、引き上げていくために、最低賃金が相対的に低い地域における重点的な支援の拡充を強く要望いたしております。中小企業・小規模事業者において業務改善助成金の活用を推進するための周知等の徹底を要望いたしました。

加えて、中小企業・小規模事業者の賃上げ実現に向けて、賃上げ税制や補助金等における賃上げ企業の優遇、ものづくり補助金、事業再構築補助金等を通じた生産性向上等への支援の一層の強化に取り組むことが必要であること、赤字法人においても賃上げを促進するため、課題を整理した上で、税制を含めて更なる施策を検討することも必要であることも記載いたしました。さらに、中小企業・小規模事業者がこれらの施策を一層活用できるよう、周知等の徹底も要望したところであります。

さらに、価格転嫁対策については、「中小企業・小規模事業者の賃上げには労務費の適切な転嫁を通じた取引適正化が不可欠である」という考え方を社会全体で共有するとともに、中小企業・小規模事業者が賃上げの原資を確保できるよう、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の適切な転嫁に向けた取組の強化を要望いたしました。

4点目は、発効日についてです。

発効日については、10月1日にこだわらず、賃上げ効果を速やかに波及させるために前倒しすべきという意見もあれば、引き上げの準備のために後ろ倒しすべきという意見もあると承知いたしております。

令和5年全員協議会報告において、「発効日とは審議の結果で決まるものであること、発効の時点を規定する最低賃金法第14条第2項においても発効日は公労使で議論して決定できるとされています。このことを、地方最低賃金審議会の委員に周知することが適当」であると記載されています。この趣旨を踏まえて、丁寧な議論を行っていただきたいと思っております。

5点目、最後になりますが、公労使による真摯な議論についてです。

これまで述べてきましたとおり、目安額を示す際に、様々な資料に基づき公労使で真摯な議論を行ったところであり、地方最低賃金審議会におきましても、公労使による真摯な議論が行われることを期待しております。中央最低賃金審議会の委員として、地方最低賃金審議会の審議の結果については、注目していきたいと思っております。皆様には、中央最低賃金審議会の報告も参考に、公労使による真摯な議論をお願いしたいと存じます。

以上です。どうもありがとうございました。

倉崎会長

続きまして、議題(5)の「令和5年度地域別最低賃金額改定の目安について」に入ります。中央最低賃金審議会の審議結果等と併せて、事務局からご説明をお願いいたします。

古畑賃金室長

資料22をご覧ください。今のビデオメッセージは、資料22の要約となっております。令和5年7月28日付で中央最低賃金審議会会長から厚生労働大臣あてに、令和5年度地域別最低賃金額改定の目安について答申されたものでございます。答申の記の1～7が答申内容でありまして、別紙1として「目安に関する公益委員見解」、別紙2として「中央最低賃金審議会目安に関する小委員会報告」が添付されております。これらの内容については、今のビデオメッセージのとおりですので、簡単に説明させていただきたいと思っております。

まず答申の記の1では「令和5年度の地域別最低賃金額改定の目安については、その金額に関し意見の一致をみるに至らなかった」としてあります。別紙1のほうに飛んでしまうのですが、Aランク41円、Bランク40円、Cランク39円の引き上げ額とされたところでございます。

そのほか、価格転嫁の二極化ですとか、税制の補助金、業務改善助成金等について、ビデオメッセージのとおりですので、私からの説明は以上としたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

倉崎会長

はい、ありがとうございました。

先程のビデオメッセージも含め、ただ今の室長からのご説明について、委員の皆様から何かご質問はございますか。

古畑賃金室長

すみません。ご説明することがもう一つございまして、資料の関係でございます。本日、今回のこの答申に引用された資料につきまして、お手元に用意させていただいております。資料No. 22は今申し上げたとおりで、資料No. 22の半分より後ろ側の別添資料がございます。

資料No. 24は、地域別最低賃金の推移に関する資料として、枝番1から7まで関連するものを、資料No. 25から31までは、長野県の主要経済指標及び雇用情勢に係る直近の資料ということで、配付させていただいております。

参考資料といたしまして、県内諸団体等からの最低賃金に関する声明等の写しを配付させていただいております。

審議会委員の皆さまにおかれましては、審議の参考としていただければと存じます。

事務局からは、以上でございます。

倉崎会長

はい、今の点も含めて、労使の皆様から何かございますか。

倉崎会長

よろしいですか。

それでは、今年度も中賃の目安額を十分参酌しながら、審議を進めてまいりたいと思います。

それでは最後、議題(5)のその他に入ります。現時点で進行等に関して、労働者代表委員のほうから、何かご意見等はございますか。

山口委員

特にございません。

倉崎会長

使用者代表委員から何かございますか。

特によろしいですか。

井出委員

はい。

倉崎会長

それでは、今後の日程に関して、念のため事務局のからご報告をお願いいたします。

古畑賃金室長

本日、このあと2時30分から、第1回県最低賃金専門部会を開催いたします。

その後、8月3日(木)午前10時から第2回県最低賃金専門部会、  
8月4日(金)午前10時から第3回県最低賃金専門部会、  
予備日として8月7日(月)午前10時から第4回県最低賃金専門部会を予定しており、

8月7日(月)午後3時から第3回本審議会を開催し、長野県最低賃金の答申、及び特定最低賃金改正決定の必要性の諮問等を予定しております。

その後ですが、

8月9日(水)午前10時30分から第2回特定最低賃金検討小委員会  
8月23日(水)午前10時30分から第4回本審議会を開催し、長野県最低賃金答申に対する異議申立に対する審議、及び特定最低賃金改正決定の必要性の答申等を予定しております。

委員の皆様方には、お忙しいところ恐縮でございますが、御出席を賜りますようお願い申し上げます。

なお、正式通知は、後日送付させていただきます。

事務局からの説明は以上でございます。

倉崎会長

ありがとうございました。

ただいま、事務局から今後の日程等についての確認がございましたが、現時点で何かございますか。

○倉崎会長

よろしいですか。

では、ほかになければ、本審はこれで閉会といたします。

お疲れさまでございました。

閉 会