

船舶製造業・修理業製造業 資料目次

資料目次

意見要旨

- ① 労働者側意見要旨
- ② 使用者側意見要旨

労働者側意見要旨提出者名簿

最低賃金名	団体等の名称 役職名及び氏名
船舶製造・修理業, 船用機関製造業	三井E&S労働組合連合会 岡山地方支部 執行委員長 大本 敏文
	新来島サノヤス造船労働組合 執行委員長 野瀬 仁志

労働者側

岡山県船舶製造・修理業、船用機関製造業最低賃金についての意見要旨

労働者団体から「岡山県船舶製造・修理業、船用機関製造業」最低賃金改正の申出がなされておりますので、これに対する貴労働組合の意見及び当該産業の実態等をお聞かせ下さい。

1. 貴組合の名称等

○ 組合の名称

三井 E&S 労働組合連合会

岡山地方支部

○ 意見書作成者 役職 氏名

役職 執行委員長

氏名 大本 敏文

2. 本年の春闘結果及び賃金の動向

- ・2022年4月の造船重機械産業(総合重工)の賃金については、賃金改善 1人平均 1,500 円を獲得。
- ・定期昇給については、各社の制度に基づき実施。

3. 上記産業別最低賃金が適用される業種の経済情勢及び今後の見通し

海運・造船市況の2021年の世界の新造船受注量は8,507万総トンとなり、前年から約2倍に増加した。背景としては、海運市況の大幅な改善により船主の投資マインドが増していることや、その流れを受けて環境規制強化や脱炭素社会への対応に向けて環境対応新造船の発注が相次いでいることが挙げられる。

日本国内の造船業においても、一昨年から受注環境は改善されつつあり、2年先まで船台が埋まる会社も増えてきた。環境規制対応に向け船主からの発注も積極的になりつつある。今後もその流れは継続する見込みであり、中長期的にも造船市場は拡大していくと見込まれる。加えて、2021年5月に成立した「海事産業強化法」により、国内造船所の事業再編や生産性向上を促すために、造船所が策定した事業再編策などに対して国土交通大臣が認定することで、政府系金融機関による長期・低利融資を可能にするほか、設備投資に税制面の優遇措置を適用できるようになった。客先である海運会社に対しても、安全かつ環境性能に優れ、船員の省力化に資する高品質船舶を導入する場合も、国が支援することで発注・建造を後押しするとされており、国内海運会社から国内造船メーカーへの発注という好循環が生み出される状況となっている。

足下、資機材の高騰によるコスト増により採算面では一定の影響を受けているものの、造船業を取り巻く環境に将来に向けて明るい兆しが見えつつあり、増加する受注に対し安定的に生産できる体制をいかに構築するかが今後の課題である。

4. その他の特記事項(雇用情勢等)

造船産業は、技術・技能の中心を担ってきた層の高齢化、造船不況時の採用抑制等に伴い、高齢層と若年層との二極化がより一層進んでおり、一人ひとりに対する労働負荷も増している。

また、職種は専門性が高く、大型資材を扱い、高所作業や屋外・狭所作業など作業に関わる肉体的・精神的負荷および作業上の危険度も高く、厳しい作業環境のもと、その就業は誰でも可能というものではなく、将来に向けての事業継続のため人材確保の面で頭を悩ませている。

さらに、国内における産業構造の変化により、第2次産業から第3次産業への労働移行が以前にも増して進む中、他産業に対する造船業の労働力人口は減少の一途をたどっている。今後さらに受注が回復していくことが想定される中、造船業の魅力をどう創出し安定した人材を確保していくかが大きな課題である。

5. 上記産業別最低賃金改定の必要性について

- 1) 造船産業は、かつての大量採用時の優秀な熟練技能者が定年退職を迎え、再雇用等で就業していることから、造船産業の将来を担う優秀な人材の確保は、高度な技術・技能を要する造船産業にとって喫緊の課題、重要な課題である。その人材確保のためには、「産業としての魅力を感じられる労働条件の確立」が急務となっており、さらに、技術・技能の伝承、地域の発展につながる産業活動を継承させていくためには、優秀な人材を定着させることが必須条件であり、そのための賃金水準(産業別最低賃金)改善は必要不可欠な取り組みである。
- 2) 魅力ある産業であり続けるためには、製造業の原点である「ものづくり」を大切にすることは勿論のこと、「ものづくり」に相応しい労働条件、即ち適正な賃金水準としなければならない。造船産業(特に中小零細企業)の賃金水準は、他産業や同業大手企業に比べ低位にある。この水準の改善と合わせて、未組織労働者を含めた同一産業内で働く労働者の賃金水準を底支えする産業別最低賃金の水準を引き上げることが「産業基盤の確立・強化」、そして「人材の確保・育成」へとつながる。
- 3) 基幹労連の企業内ミニマム基準となる「企業内最低賃金」の水準は、総合重工(5社)での最低水準は、1,077円となっている。一方で、同じ産業で働く18歳以上の労働者に適用される本県の法定輸送用機械器具製造業の最低賃金は、近隣県(兵庫・広島)と比較しても低位であり、組織労働者の最低賃金との格差改善が求められている。

従って、産業別最低賃金の改定は必要性有りと判断する。

6. 5の必要性有の場合、改定に対する意見

今回の産業別最低賃金の引き上げにあたっては、造船産業の最低賃金にふさわしく、かつ、より実効性の高い水準をめざし、経済圏ブロック・近隣県との整合性の確保に努力し、経済圏における水準の改善に努力していきたい。

以上

岡山県船舶製造・修理業、船用機関製造業最低賃金についての意見要旨

労働者団体から「岡山県船舶製造・修理業、船用機関製造業」最低賃金改正の申出がなされていますので、これに対する貴労働組合の意見及び当該産業の実態等をお聞かせ下さい。

1. 貴組合の名称等

○ 組合の名称

新来島サノヤス造船労働組合

○ 意見書作成者 役職 氏名

役職 執行委員長

氏名 野瀬 仁志

2. 本年の春闘結果及び賃金の動向

造船重機械産業の春季生活闘争において、総合重工は新型コロナウイルス感染症拡大や資機材価格の高騰等影響があったものの、将来を見据えた優秀な人材確保・定着などを鑑み月額 1500 円の賃金改善が図られ、2022 年度は率(定昇のみ)にして 2.3%程度の増となり、年間一時金(賞与)については昨年を上回る状況となりました。

中級造船については、殆どが賃金改善を図ることができませんでした。2022 年度は率(定昇込み)にして 2%程度の増となり、年間一時金については平均で 2.84 ヶ月と前年に比べて、約 0.12 ヶ月分の増額となりました。

3. 上記産業別最低賃金が適用される業種の経済情勢及び今後の見通し

2021 年の世界の造船受注量は、海運市況の回復や環境規制対応船の発注により前年比で 2 倍となりました。日本国内においては、手持ち工事は適正水準の 2 年分を確保できる状況です。

しかしながら、業界全体としては未だ回復には至っておらず、資機材価格の高騰のあおりを受け厳しい環境はしばらく続くことが予測されていますが、海事産業強化法により環境規制対応船など造船市場は拡大していくとされています。

4. その他の特記事項(雇用情勢等)

造船部門は、操業量の調整を実施するなど各社濃淡はあるものの、一定の操業量が維持されています。今後、市況回復に向けた企業強化を図らなければならないが、今日までの造船低迷の影響により、中間層や若年層の離職率が増加する一方、定期・中途採用者数にも影響が出ており、今後の労働力不足が懸念されています。

5. 上記産業別最低賃金改定の必要性について

1) 造船産業においては、常に厳しい国際競争にさらされている産業です。また、造船は一品注文生産であり、かつ自動化が困難な工程が多く、技術開発力や設計・生産管理能力に加え、現場での熟練技能が高品質と高生産を支えていくこととなります。

造船産業で働く労働者は肉体的・精神的負荷の伴う作業環境の下、専門性をより高く維持しつつ、昨今の高付加価値な船舶・製品への対応など、必然的に高い技術・技能が求められています。

2) 技術・技能の伝承、地域の発展に繋がる産業活動を継承させていくためには、優秀な人材を確保し定着させることが必須条件であり、「産業としての魅力を感じられる労働条件の確立」が重要となっています。そのための賃金水準の改善は必要不可欠な取り組みとなります。

3) 魅力ある産業であり続けるためには、製造業の原点である「ものづくり」に相応しい労働条件、即ち適正な賃金水準としなければなりません。造船産業(特に中小零細企業)の賃金水準は、同業総合企業に比べ低位にあります。よって、未組織労働者を含めた同一産業内で働く労働者の賃金水準を底支えする特定(産業別)最低賃金の水準を引き上げることが「産業基盤の確立・強化」、そして「人材の確保・育成」へと繋がることから、特定(産業別)最低賃金においても更なる改善が必要です。

4) 総合重工の企業内ミニマム基準となる「企業内最低賃金」の最低水準は 1077 円、また瀬戸内中級造船(3社)においては 978~1028 円となっています。一方で、瀬戸内圏内(岡山・広島・香川)の同じ産業で働く 18 歳以上の労働者に適用される船舶製造・修理業、船用機関製造業の法定最低賃金は、978 円~980 円の水準にとどまっており、組織労働者の最低賃金との格差改善が求められています。

したがって、産業別最低賃金の改定は必要性有りと判断するところです。

6. 5の必要性有の場合、改定に対する意見

今回の特定(産業別)最低賃金の引上げにあたっては、造船産業の最低賃金に相応しく、かつ、より実効性の高い水準をめざし、経済圏ブロック・近隣諸県(広島県、香川県等)との整合性の確保に努力し、経済圏における水準の改善に努力していきたい。

使用者側意見要旨提出者名簿

最低賃金名	団体等の名称 役職名及び氏名
船舶製造・修理業, 舶用機関製造業	(株)新来島サノヤス造船 総務部長 松村 信

「岡山県 船舶製造・修理業、船用機関製造業」 最低賃金についての意見要旨

労働者団体から「岡山県 船舶製造・修理業、船用機関製造業」 最低賃金改正の申出がなされておりますので、これに対する貴団体（事業所）の意見及び当該産業の実態等をお聞かせ下さい。

1. 貴団体あるいは事業所の名称等

○名称

株式会社新来島サノヤス造船

○意見発表者 役職 氏名

役職 総務部長

氏名 松村 信

2. 賃金の動向

総合重工6社における賃金改善については要求通りとはならなかったものの概ね各社が対応する形での回答となった。

また、定期昇給については各社の制度に基づき実施となった。

中手専業各社においては大半が賃金改善への対応は無いものの、一部においては若年層の賃金改善に重点を置いた改善を行う企業も見られた。

当社における賃金改善についても特に若年層から中間層に重点を置いた形での賃金改善を行う事での合意に至った。

3. 上記産業別最低賃金が適用される業種の経済情勢及び今後の見通し

2021年度の造船業においてはコンテナ船の好決算及びバルカー市況の約10年ぶりの高値となり、コロナ禍において移動制限が続き営業活動に制限がかかっているにも関わらず新造船の発注・需要の急回復に繋がった。

この新造船需要の急回復により受けた恩恵の一つが造船各社の仕事不足の解消である。

約1年前では引き合い案件が少ない中、通常2年程度の手持ち工事量が必要だといわれる中、約1年と非常に厳しい状況であった。

ところが現時点においては最低2年分、長い造船所では3年程度の受注残を確保しているといわれており、2022年6月末時点

の日本における手持ち工事量は前年同月比13.9%増の500隻20.5百万トンという実績となった。

もう一つの恩恵としては船価の上昇である。船種にもよるがバルクキャリアでは2020年アベレージが27百万US\$だったものが2022年6月では37百万US\$と3割以上の上昇となっており、リーマンショック前の水準ではないもののそれ以降では最も高い水準となっている。

とは言え、造船所からみれば10年前から比較すると建造にかかわるコストが上がっており、現在の船価の上昇は十分であるとは言いがたい状況である。

具体的な理由としては、10年前と比較しバルクキャリアもタンカーも構造規則の変更での鋼材使用量の増加、ならびにバラスト水処理装置や排ガス処理装置といった以前には搭載していなかった高価な機器の搭載によるコストの増加である。

海運市況により船価が左右され、製品への価格転嫁が難しい造船業にとっては今回の船価の上昇はこれまでのコスト増が反映され、ようやく妥当な水準になったとの認識である。

加えて直近での最大の課題としては、「急速な鋼材価格の上昇」が挙げられる。

日本造船工業会の資料によると船価が20%上昇している期間に鋼材価格が60%以上上がったともされており、コストに占める鋼材比率を考慮しても船価が追い付いていないという状況となっている。

ドル建て契約が多い大手造船所であれば直近の為替円安傾向の恩恵を受けた部分もあるが、中小造船所においては円建て契約が主体なのでさらに厳しい状況となっている。鋼材価格については今後さらなる値上げ要請もあり、予断を許さない状況と考えている。

そのような状況の中、海洋国家日本の礎を強化すべく、2021年8月に「海事産業強化法」が施行された。

造船会社の生産性向上・再編を通じた事業基盤強化、環境に優しい船舶を導入する海運会社を長期低金利・税制で支援する体制ができた。

また「カーボンニュートラル社会の実現と経済安全保障を両立した上で民間造船所の健全な発展を支援すること」を目的とするが、

ロシアによるウクライナ侵攻など世界情勢が不安定な状況の下、具体的かつ加速した支援が求められており、その取り組みの一つが船舶用LNG燃料タンク製造の内製化である。

今後船舶の主燃料が重油からLNGへの切り替えが主流となると考えられているが、現在主要部品である燃料タンクの製造は主に中国からの調達に依存する形となっている。今後の国内需要への納期・価格への対応として当社においても政府支援を受けた形でタンクの内製化への取り組みを開始した。

4. 雇用情勢および産業別最低賃金改定の必要性について

前述の通り、国内外造船会社は今後2年から3年分という一定の操業量を確保した。

造船業は製造業の中でも労働集約型産業であり、これまでも一定の労働力確保および維持が課題としてきたが、今後は確保した操業量に応じた生産力体制の構築が重要な課題となっている。これまでの低操業時における人員計画を見直す必要があり技能職のみならず、設計・生産管理・調達等あらゆる分野での人材確保に対する策が必要となっている。

直近7月の内閣府による「月例経済報告」によると新型コロナウイルス感染再拡大、ウクライナ情勢の長期化、原材料価格の高騰など様々な経済リスクがある中においても景気は緩やかに持ち直しており、雇用情勢も持ち直しているという報告がなされている。

岡山県船舶部門の特定最低賃金の改定については過去の審議と同様、現在の情勢に対する課題への議論の他、造船会社を支えている船用メーカー部品メーカー、協力会社の経営環境を視野に入れた慎重な議論を行いたいと考える。