

## 第 2 回

# 岡山県船舶製造・修理業，船用機関製造業 最低賃金専門部会

日 時 令和5年10月16日（月） 13：00～

場 所 岡山市北区下石井1-4-1

岡山第2合同庁舎 3階会議室

## 議 事 次 第

- 1 特定最低賃金金額審議について

# 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

# 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5社平均で13,200円の賃金改善が図られ、2023年度は率(定昇除く)にして平均で4%程度の増となり、年間一時金(賞与)については昨年を上回り5.7ヵ月を超える状況となりました。

中級造船についても賃金改善を図り、2022年度は率(定昇除く)にして3%程度の増となり、年間一時金については平均で3.92ヵ月と前年に比べて、約0.5ヵ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

2022年の世界の新造船受注量は、鋼材価格をはじめとする原材料価格の高騰が逆風となり受注が冷え込み、前年比で3割減となりました。日本国内においては、ドライバルク市況が上昇したことで、バルカーを主力とする日本勢は受注を大きく伸ばしている。2026年末までの操業に目途を付けた造船所も増えてきており、最長で3年半分の手持ち工事量を確保している。今後は環境規制対応に向けた需要が見込まれており、中長期的にも造船市場は拡大していくとされている。

## 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1125円、また瀬戸内中級造船(3社)においては1009~1071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、999円~1003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。

## 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 書記長  
氏名 八木 俊樹

### 2. 本年の春闘結果及び賃金の動向

- ・ 2023年4月の造船重機械産業（総合重工7社）の春闘については、6社が1人平均14,000円、1社が10,000円の賃金改善を獲得。
- ・ 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

2022年1月～12月の世界の造船受注量は、71.4百万総トンと前年から約3割減となった。コロナ禍からの経済再開にともなうコンテナ船需要などでプラスだった2021年とは環境が変わり、世界経済の後退リスクへの警戒もあるなか、鋼材価格をはじめとする原材料価格の高騰が逆風となり受注が冷え込んだ。こうしたなかでLNG運搬船の受注については、ロシアのウクライナ侵攻を受けて欧州がLNGの分散調達を急いだことを背景に、前年比約2.3倍に急増したが、そのうち約7割が韓国、残りの3割を中国が獲得しており、日本のLNG運搬船の受注は2016年以降7年連続でゼロでとなっている。一方、2023年に入り、ドライバルク市況が上昇したことで、バルカーを主力とする日本勢は受注を大きく伸ばしている。2026年末までの操業に目途を付けた造船所も増えてきており、最長で3年半分の手持ち工事量を確保している。造船所にとっては、この間の為替相場も受注の追い風となっている。また、今後は環境規制対応に向けた需要が見込まれており、中長期的にも造船市場は拡大していくとされている。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。この制度により、多くの企業で基盤強化計画が認定されている。

国内造船業は多くが国内（地方圏）に生産拠点を維持し、地域の経済・雇用を支え、さらには国の安全保障を下支えしている。新たな制度、支援を活用して、自動運航船、温室効果ガス大幅削減船等の開発を進めるとともに、現場力の向上をめざした造船所のデジタル化を進め、生産性のさらなる向上等により、現在の業況を乗り越えていくことが必要である。

### 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・狭所作業など作業者に関わる肉体的・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、1,133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、隣県の兵庫より低位、香川と同位であり、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おりますので、これに対する貴団体（事業所）の意見および当該産業の実態等をお聞かせください。

1. 貴団体あるいは事業所の名称等

○名称	○意見書作成者 役職 氏名
株式会社新来島サノヤス造船	役職 総務部長 氏名 松村 信

2. 賃金の動向

2023年度春闘では総合重工の賃金改善についてはほぼ要求通りとなる10,000～14,000円と大幅な改善がなされる結果となった。中手造船専業各社においても、おおむね要求通り、直近の物価上昇分を加味し最大10,000円の賃金改善が行われた。当社においてもすべての年齢層を対象に賃金改善を実施すると共に初任給の改訂を実施し新卒者の処遇改善にも取り組む事となった。いずれも2021年以降の急激な物価高による実質賃金の低下に対する改善策という位置づけでの賃金改定が行われた形となった。

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

2022年度世界の造船業においては2021年度の良い流れを引き継ぎLNG船・バルクキャリア・コンテナ船に加えタンカーやプロダクト船を含めた様々な船種で全面的に新造船の発注が回復傾向となった。

世界的にも年間建造量が2021年より3年連続で7,000万総トン/年を超える予測となっており、日本においても2023年度上期は新たな受注が進んだとみられ、昨年同時期対比42%増である534万総トンであった。

結果、2年半から多い造船所で4年分の仕事量を確保したとみられている。

背景にあるのはおおむね海上運賃が回復した事により2021年第1四半期以降船価が緩やかに回復、現在も高止まりが続いている事である。具体的には64ハンディバルカーが28million\$から34million\$、パナマックスバルカーが30million\$より35million\$と約2割弱の船価上昇となっている。

また日本国内においては経済安全保障の観点より政府主導による税制優遇措置が延長決定、国内造船会社への発注喚起策として期待される好材料となった。

反面、造船を取り巻く環境は好材料だけではなく、2023年度は船価が改善される直前に受注した最後の低船価船建造が続く事となる。

世界的な鋼材高騰を発端とした資機材の高騰が既に採算を悪化させ、折角の環境改善に水を差す形となっている。

また、電気・ガソリン・ガスといった固定費の高騰、製造業での人材不足といった不安材料も数多く存在している状況であり、手仕事量に対して操業を大幅に引き上げる事は難しい状況である。

4. その他特記事項（雇用情勢等）

岡山における2023年6月の有効求人倍率は慢性的な人手不足より採用意欲は高く、1.57倍と都道府県別で全国第4位であった。特に当社の管轄である倉敷中央においては1.68倍であった。

造船業は製造業の中でも「労働集約型」産業であり、操業量に見合った労働力の確保・維持が今後の大きな課題と考えている。また、造船業は単純作業ではなく、安全教育から始まり多種多様な技能の習得まで数年の期間を要する事より、働き手の安定した定着が必要であるとも考えている。

5. 上記産業別最低賃金改定の必要性について

前述4. より人材確保、安定した人材定着の観点または全国的な物価インフレへの対応として最低賃金の改定は必要であるとする。

しかしながら、昨今の政府主導による改訂額の目安は全国加重平均1,000円を目指すものであり、これまでの特定最低賃金の「関係労使が労働条件の向上又は事業の公正競争の確保の観点より地域別最低賃金より金額水準の高い最低賃金を必要と認められるものに限定し設定する」特性を大幅に超える金額であるのではないかと考える。

また、3.に記載の通り、日本の造船業を取り巻く環境はトンネルの出口は見えているものの、現状では十分に明るい環境ではない。

よって、造船会社の経営状況は勿論の事、下支えしている協力会社・船用メーカー・部品メーカーの経営環境を視野に入れる事、また近隣各県とのバランスも考慮した慎重な検討を行いたい。