

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 書記長 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

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 大本 敏文

2. 本年の春闘結果及び賃金の動向

- ・2021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(ベア)を要求せず。
- ・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

世界経済は、新型コロナウイルス感染症の影響による消費の落ち込みは底をうち回復傾向にはあるものの、未だ完全回復には至っていない。そのような中、海運・造船市況の2020年の世界の新造船受注量は、前年2019年に引き続き減少、日本国内においても同様の状況となっている。一方で、今後は2010年頃に大量に建造された船舶の代替や、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月には、「海事産業強化法」が閣議決定された。この法案成立により、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しており、造船業を取り巻く環境に明るい兆しが見えつつある。

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次産業への労働移動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。

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、1,014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・香川)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、新型コロナウイルス感染症拡大等による産業を取り巻く環境の厳しさ踏まえ、殆どが賃金改善(ペア)の要求を見送りました。2021年度は率(定昇のみ)にして1.9%程度の増となり、年間一時金(賞与)については昨年を下回る状況となりました。

中級造船についても、殆どが賃金改善の要求を見送り、2021年度は率(定昇込み)にして1.6%程度の増となり、年間一時金については平均で2.72ヵ月と前年に比べて、約0.74ヵ月分の減額となりました。

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

2020年の世界の造船受注量は前年比で24%減となり、2019年に引き続き減少しています。日本国内においては前年比で52.7%減と非常に厳しい受注結果となり、手持ち工事は適正水準の2年分を下回っています。

業界全体としては厳しい環境はしばらく続くことが予測されており、一部の企業においては新造船事業からの撤退を余儀なくされ、事業再編を進め難局を乗り越えようとしています。

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。しかしながら、新造船の受注環境低迷の影響により、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始めており、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1014円、また瀬戸内中級造船(3社)においては1016～1058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、954円～957円の水準にとどまっております。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	○意見発表者	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

総合重工6社については賃金改善の実施は無く、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も賃金改善の要求はしても実施無し、もしくは大半が要求もできない状況であったと認識している。当社においても賃金改善無し、産別最低賃金の改定無しと年間一時金の確保に絞った形の交渉となった。

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

リーマンショック（2008年秋）以降、世界の造船受注量は激減し、建造（竣工）量はリーマンショック前の受注船がほぼ竣工した2011年をピークに大きく落ち込んでいる。理由としては世界的に船腹・設備の過剰が長らく続き、低船価・引き合いの減少が続いているためである。

この様な状況の中、2020年3月以降、新型コロナウイルス感染症の影響で世界的に物流が滞り海運市況が悪化した。また、海外では新造船の商談ができなくなり、受注が一時停止した。結果、世界全体では2020年の新造船受注量は2019年比23%減、国内ではさらに大きく58%減、2021年はさらに減少（2020年比33%減）する見込みとの予測となっている。

受注量の減少は船価が厳しく赤字案件でも受注に踏み切らなければならない状況の下、最小限の受注に留めなければならない要因であるが、各造船会社の手持工事量は低位で推移しており、通常2年程度の手持工事量が必要と言われていた中、現時点で約1年と非常に厳しい状況となっている。

2020年以降、国内各社は建造ペースを抑えたり、従業員を一時帰休させたりと生産体制の維持を図ってきた。

また、スケールメリットが大きいとされる造船業において、近年中国と韓国においては政府の支援を受け、再編を進めており、今後も大型の再編に向けた動きがある様に聞こえてきている。

日本国内・足元の岡山県内においても2020年度は業界再編が進むこととなり、サノヤスHDは造船事業を株式会社新来島どつくへ譲渡する形となり当社は2021年3月より株式会社新来島サノヤス造船として再スタートすることになった。

今後はこれまでのバルクキャリアを中心とした新造船建造に加え、低船価受注船の建造による採算悪化を補うべく民間船を含めた「修繕船事業の拡大」と「カーゴタンクの建造」のみならず今後急速に需要が拡大される見込みとなった「船舶の燃料LNGタンクおよび供給システムの市場への展開」を開始し始めた。

尚、新造船市況だがタンカーおよびバルクキャリアの運賃は依然として低い状況ではあるものの、直近では上昇傾向となっている。

世界全体の解撤量の増加、中古船価の上昇も含め新造船受注価格の上昇が見込める好材料が揃っており今後に期待したい。

ただ、懸案事項としては鉄鉱石価格の急騰と東南アジアを中心とした新造船建造量の回復で鋼材価格が急騰、その他資機材価格上昇も危惧され、船価上昇基調に水を差す形となっている。

4. その他の特記事項（雇用情勢等）

上記の通り当業界は世界的にも厳しい環境にさらされており、低めの操業量を維持しているが、造船業は製造業の中でも労働集約型産業であり、一定の労働力確保・維持が課題となっている。

しかしながらコロナ禍とは言え全体的には景気持ち直し傾向であり人手不足感が強まっており人材確保が難しい状況である。

また、昨今の人材不足解消の手段として新設された特定技能外国人材の活用についてもコロナ禍において国外からの入国に制限があり計画通りの人員を採用することが厳しい状況となっている。

5. 上記産業別最低賃金改定の必要性について

人材確保の観点より当業界における産別最低賃金改定の必要性について理解する一方、足元の業界と取り巻く環境

特に造船を下支えしてきた船用メーカー、部品メーカー、協力会社の経営環境も視野に入れた慎重な議論を行いたい。

特に長らく続いている造船不況の中でも数年に渡り賃金改定に賛同してきたが、昨年度においては「改訂決定の必要性無し」との結果となった。県内のみならず国内、近隣各県とのバランスも考慮し改定に向けた慎重な議論を行いたいと考える。