

岡山県船舶製造・修理業、舶用機関製造業最低賃金専門部会資料

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」の改正決定にかかる意見

「岡山県 船舶製造・修理業、船用機関製造業 最低賃金」の改正決定にかかる調査審議において、以下のとおり意見を述べます。

1 団体又は事業所の名称等

- (1) 団体名 : 新来島サノヤス造船労働組合
- (2) 氏名 : 野瀬 仁志
- (3) 役職名 : 執行委員長

2 本年の春闘結果及び賃金動向

造船重機械産業（総合重工）：賃金増額（7社平均）⇒ 15,429円
賞与（4社平均）⇒ 5.95か月
中級造船 : 賃金増額（8社平均）⇒ 12,875円
賞与（4社平均）⇒ 5.75か月

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

2024年の世界の新造船受注量は、前年から61%増となり2007年に次ぐ過去2番目水準となりました。日本国内においては、およそ3年の受注残となっている。

また、現在、GHG（温室効果ガス）ネット排出ゼロに向けて、代替燃料への転換、脱炭素化などが進められており、環境規制対応に向けた需要がより一層高まると見込まれていることから、中長期的にも造船市場は拡大していくと考えられる。

4 その他の特記事項（雇用情勢等）

新造船では一定の操業量が維持されており、修繕船事業においても増加傾向にあります。

そのような中、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、労働力不足状態となっています。

5 改正決定に関する意見

- 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で「産業基盤の確立・強化」、そして「人材の確保・育成」へと繋げることが必要です。

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1,269円、また瀬戸内中級造船(3社)においては1,105~1,194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、1,080円~1,094円の水準にとどまっていることから、組織労働者の最低賃金との格差改善が必要であると考えます。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めていきたいと考えます。

以 上

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」の改正決定にかかる意見

「岡山県 船舶製造・修理業、船用機関製造業 最低賃金」の改正決定にかかる調査審議において、以下のとおり意見を述べます。

1 団体又は事業所の名称等

- (1) 団体名 : 三菱重工マリタイムシステムズ労働組合
- (2) 氏名 : 沖田 真之
- (3) 役職名 : 執行委員長

2 本年の春闘結果及び賃金動向

- 2025年4月の造船重機械産業(総合重工7社)の春闘結果については、6社が1人平均15,000円、1社が18,000円の賃金改善を実施。
- 一時金については、総合重工4社の平均で年間224万円となっている。

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

- 2024年1月～12月の世界の新造船竣工量は2,736隻で前年比16%増となった。2024年の国別でのシェアを見ると、日本は12.8%、韓国は28.1%、中国が全体の54.7%を占めている。今後も世界経済の拡大にともなう海上輸送量の増加が見込まれており、新造船市場は中長期的に拡大していくとみられる。
- 日本の新造船受注(輸出船舶契約実績)は、日本船舶輸出組合によると、2024年1月～12月で1070.8万総トンとなり、前年実績比8.5%減となった。2025年3月末時点の手持ち工事量は、2938万総トンで、2024年の年間新造船竣工量である900万総トンに対しておよそ3.3年分となる。
- 船用機関においてはアンモニアや水素といった次世代燃料への転換に向けた動きが加速している。主要な船用機関メーカーにおいては設備投資や研究開発への投資を積極的におこなっている一方で、大手造船所においても既存の燃料タンクに加え、次世代燃料向けタンクの生産も視野にいった投資がされるなど、環境規制への対応が進んでいる。

4 その他の特記事項(雇用情勢等)

- 日本の全産業では、帝国データバンクの調査によれば、2025年上半期の人手不足を原因とする倒産件数は202件にのぼり、人手不足が企業に深刻な影響を与えている。
- 有効求人倍率は2014年以降、年平均で常に1倍を上回るものとなっており、引き続き売り手市場が続いている。製造業においては、2025年5月の有効求人倍率は1.62倍、2025年春に卒業した高校生の求人倍率は3.91倍、工業高校の求人倍率は27.2倍に人材獲得競争が激化している。

- 国土交通省海事局の資料によると造船業に従事する就労者等は約7～8万人で推移しているが、近年は総数が減少傾向にある。とりわけ若年層を中心に人手不足が深刻化している。ゼロエミッション船への転換や自動運航船の建造にあたってはより高度な技術が必要なため、優秀な人材の確保と定着が重要である。

5 改正決定に関する意見

- 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）で月額208,000円となっており、昨年の総合重工（5社）の「企業内最低賃金」月額193,000円と比較をすると1ヶ月の所定労働時間を160時間とした場合1時間あたり約94円が増額されている。また、月額208,000円を1ヶ月の所定労働時間を160時間とした場合、時給換算で1,300円であり、本県の特定最低賃金1,094円との格差改善を進める必要がある。
- 今回の産業別最低賃金の引き上げにあたっては、「船舶製造・修理業、船用機関製造業」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ていきたい。また、水準策定にあたっては、近隣地域の状況を踏まえながら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. 本年の春闘結果及び賃金の動向

2025 年度春闘では大手総合重工の賃金改善については昨年度要求額 18,000 円に対し 15,000 円を要求、おおむね満額回答であった。中手造船専業各社においても、大手同様 15,000 円の要求に対して各社業績による判断となったが、満額もしくは 10,000 円と高い水準の回答にて妥結を迎える形となった。年間一時金については業績連動対応が複数社ある中、各社要求に近い水準での回答にて妥結を迎える形となった。また、産別最低賃金については各社見直しに向けての回答もしくは協議が進む形となり、前向きに進展した結果となった。いずれも昨年度に引き続き急激な物価高の影響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

2024 年度を振り返ると国内ではコロナ禍から脱却し、社会経済活動の平常化に加え、国内投資が活発化し実質賃金がプラスに転じた年となった。一方、少子高齢化の進展による慢性的な人手不足など労働集約型産業である造船業界にとっては依然として厳しい雇用状況であるというのが業界の共通認識となっている。

また、海外に目を向けてみると社会情勢は引き続き不安定であり、ロシアによるウクライナ侵攻などによる世界物流混乱による影響のほか、国際的貿易戦争の激化懸念の高まりにより、為替のリスク・資機材価格の上昇傾向の継続など外部環境の不安要素はかつてないほど増大しているという認識である。

2024 年度から 2025 年 8 月までの具体的な状況は下記の通り。

■プラス要因

① 手持工事量の確保

2024 年、造船業界では過去大量に竣工した船舶の代替えや環境対応船の建造により、新造船需要の拡大が見込まれた為、国内主要造船所では 2028 年前半まで約 3 年分の船台をほぼ埋めたとされており、2025 年度は 2028 年後半～2029 年納期の受注活動を進めている。豊富な手持ち工事量により、新規成約が少なくとも事業継続への影響は限定的となるため、採算の良い案件に絞った受注活動を行っている状況とされている。

② 船価の改善

主力船型ではハンディサイズバルク（64BC）が 3,400 万ドル～3,500 万ドル、パナマックスバルカー（82BC）が 3,700 万ドル～3,800 万ドルと 2023 年 1 月度と比較して 350～500 万ドルほど高い船価となり、高い水準を維持している。

■マイナス要因

① 鋼材および資機材の高騰

日本国内における鋼材価格であるが 2020 年 1 月の指数を 100 とした場合、22 年 1 月 = 160、22 年 6 月 = 170 超となり現在も高い水準のまま推移している。また鋼材価格の高騰につられる形でその他資機材価格も 5%～10% 程度の高騰傾向が継続している。2025 年 1 月以降鋼材価格は下落傾向にあるがその割合はごくわずかで推移している。

② 為替のリスク

円ドル相場であるが、2024 年は 1 月平均 147.5/円から始まり、6 月には 161 円まで円安が進んだがその後急激に円高に振れたことにより年平均としては 152.1 円/\$ であった。2025 年においては円高傾向に進む形となり 147 円平均で推移している。社会情勢が不安定な中、引き続き為替のリスクは高く不安定感は否めない。長期間におよぶ円安傾向においても輸入原材料の価格高騰による資機材価格に悪影響が出る事となっているが、一転急激な円高となればドル契約船を売船した際の円転額の目減りとなってしまうリスクを含んでいる。

③ 世界情勢による船価低下のリスク

米国の中国建造船に対する入港税をはじめとした政策を受けて、中国造船所への発注に慎重な姿勢が見受けられる事となったが、中国造船所からは日本の主要造船所の契約価格と比較して約 2 割以上の安値オファーがあるという情報があり、全般的に船価が下落していくのではないかとといった見方も生じている。

④ 生産年齢人口の推移

地方に立地する造船業では少子・高齢化の急速な進展や若年世代の都市部流出が問題となっており、若年労働者・IT人材等の不足が深刻となっている。日本人だけでなく日本の造船業では現場の約1割を占めるといわれる外国人材の確保も船舶の建造に不可欠とされている。尚、日本の生産年齢人口の推移だが、2020年度の指数を100とした場合、2035年では東京都は100.8であることに對し、四国・九州など地方では70後半～85程度となっており、岡山県内においても生産年齢人口の低下による労働力不足のリスクがあるものと考えている。労働力人口の低下の中、優秀な人材の確保は各業界ともに直面した課題であるが、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ものの、造船業で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、働き手の長く安定した定着が必要である。

4. 上記産業別最低賃金改定の必要性について 改正決定に関する意見

人材の確保、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岡山における当業種の最低賃金改定は必要であると考ええる。

しかしながら、昨今の政府主導による改訂の目安額はかつてないほど目線の高い金額であり、多くの中小協力会社・船用メーカー・部品メーカーにより支えられている造船業にとって人件費に対する影響が非常に大きい。

船価は改善がみられるものの鋼材・資機材の高騰や為替リスクにより今後ともに十分な利益確保を持続する事が難しいとされていることより、近隣各県および同業種とのバランスを考慮し慎重に議論を行っていきたいと考える。