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

労働者側

「岡山県 船舶製造・修理業、舶用機関製造業 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、舶用機関製造業 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）⇒　16,143 円
賞　与（4 社平均）⇒　5.96 か月
中　級　造　船　：賃金増額（8 社平均）⇒　11,313 円
賞　与（4 社平均）⇒　6.00 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

2025 年の世界の新造船受注量は、前年から 12%減となりましたが、過去 3 番目水準となりまた。日本国内においては、およそ 3 年の受注残となっている。

このような中、日本の造船業を再生する為、2035 年に現状の 2 倍の建造量を目指した「造船業再生ロードマップ」が策定され、脱炭素化に向けた日本の技術を生かした高度な省エネ船や特殊用途船などの高付加価値需要がより一層高まると見込まれており、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維持、更には建造量増加が見込まれています。また、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、一時的に離職者が減っている一方で、定期・中途採用についてはここ数年厳しい環境が続いており、労働力不足は解消されていません。

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 1,414 円、また瀬戸内中級造船(３社)においては 1,165～1,291 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，舶用機関製造業の法定最低賃金は、1,080 円～1,159 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、舶用機関製造業 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、舶用機関製造業 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

○ 2026 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 社が定期昇給分を除く 1 人平均 16,000 円、1 社が 17,000 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 237 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

○ 2025 年 1 月～１２月の世界の新造船竣工量は 2,920 隻で前年比 2.8%増となった。2025 年の国別シェアでは中国が 5 割以上を占め、２位の韓国、３位の日本を圧倒している。国土交通省の資料によると世界の海上輸送量の増加や過去の大量に建造された船舶の代替需要等によって 2030 年代には 8000 万から 1 億総トン規模まで建造需要は増加していく予想である。

○ 日本国内においては造船業再生ロードマップが策定され、１０年間で合計 3,500 億円規模の基金の設置を目指すこと、既存船の代替船の確保と必要船腹量の増加にともない、国内造船所での建造量を現在の 907 万総トンから 1800 万総トンにまで増加させる必要があることが示された。以上のことから、国内の建造量も増加することが見込まれている。

○ 舶用機関においては、日本政府による国内造船所の建造量倍増計画にともない国内造船所での建造量が増加することが想定されることから、舶用機関および付属機器の生産量も増加する見込みである。加えて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を加速させる必要がある。

4　その他の特記事項（雇用情勢等）

○ 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、2026 年 5 月の有効求人倍率は 1.67 倍、2026 年春に卒業した高校生の求人倍率は 3.69 倍、工業高校の求人倍率は 31.9 倍と人材獲得競争は引き続き激化している。

○ 造船業の就労者数については、外国人人材がコロナ期に落ち込んだものの、ここ数年は再び増加しており就労者数の減少に歯止めの兆しが見えている。一方で、日本人就労者数年については中期的

に減少傾向が継続している。

○ 国土交通省の資料においても建造量が伸び悩んでいる主要因の１つに「設計や現場において人材不足が深刻化」と挙げられており、建造量増加に対応するためには人材の確保と育成、定着が技能蓄積型産業である造船業の重要な課題となっている。

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 224,000 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 208,000 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 100 円が増額されている。また、月額 224,000 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 1,400 円であり、本県の特定最低賃金 1,159 円との格差改善を進める必要がある。

以　上

使用者側

「岡山県　船舶製造・修理業、舶用機関製造業」最低賃金についての意見要旨

1.　貴団体あるいは事業所の名称等

〇名称

株式会社新来島サノヤス造船

〇意見書作成者　役職　氏名

役職　総務部長

氏名　松村　信

2.　本年の春闘結果および賃金の動向

2026 年度春闘では人材確保・若年者の定着・他産業との人材獲得競争・急激な物価高による実質賃金の低下に関する改善策の観点より賃金改善においては 10,000 円～16,000 円の水準で交渉が行われた。

年間一時金においても業績連動の企業もあるが各社満額回答に近い交渉結果での回答となった。

3.　産業別最低賃金が適用される業種の経済情勢および今後の見通し

近年の地政学リスクの影響を受け、多くの船舶がスエズ運河を避けアフリカ南端経由で迂回するなど世界の海上輸送ルートが大きく変化しており、輸送日数や燃料コストが増加している。

この影響により、輸送距離が伸び、輸送が貨物量の伸びを大きく上回っている事で海上運賃の高騰、船腹需給のひっ迫、港湾での混雑リスクなどの影響が出ている。

また同時に海運トレンドでは世界の CO2 排出削減の重要分野となっており、2050 年頃実質ゼロ排出を目標に燃料規制や排出規制を強化している。このため、LNG 燃料船の導入やアンモニアなど次世代燃料船の開発が進んでいる。

この様に世界の海運市場では船腹需給のひっ迫、脱炭素化対応、LNG・アンモニア燃料船への転換、船齢 20 年以上の老朽船更新への対応が進んでおり造船需要は高水準で推移している。

日本国内の主要な造船所においても 2030 年頃まで手持ち工事量が埋まっており、その後の新規受注に向けた商談が開始されている。直近では（一社）日本中小型造船工業会の調査で国内会員造船所の手持ち工事量が約 4 年に迫る高水準であることが公表されている。

また、利益率に関しては世界全体の造船業営業利益率も上昇している中、日本主要造船所の平均利益率は 8.5％と昨年 8.3％より微増であった。この結果については日本国内における鋼材・資機材価格など資材コストが引き続き重い材料になっている事が原因となっている。しかしながら 2021 年以降の価格上昇局面での受注船建造と円安の効果が継続しており、なんとか昨年水準の利益率を維持している。

日本国内主力造船会社においては経済安全保障推進法に基づく船体の供給確保計画について造船業再生基金による設備投資支援を受け 2035 年までに生産量を倍増するための巨額の設備投資を行うことが決定された。

その中で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、生産年齢人口の減少が深刻な問題になっている。日本の造船業では自社社員だけでなく溶接・艤装・配管・塗装に従事されている協力会社が重要である事に加わえ、特定技能生など外国人材への依存割合も増加している。岡山県での生産年齢人口は 2005 年が約 124 万人だったが 2025 年では約 105 万人、2030 年では推計 101 万人にまで減少すると予測されている。

■プラス要因

① 受注機会の増加・手持ち工事量の確保
老朽船の更新需要　環境対応船への需要増
修繕事業市場の拡大

② 地政学的リスク、次世代燃料船需要増により船価も高い水準を維持。主力船型ハンディバルク（64BC）約 3350 万ドル、PMX バルクが 3650 万ドルと昨年とほぼ同水準での推移。

③ 2021 年以降、船価上昇傾向を維持。円安効果もあり外航船建造の造船所では昨年同様の利益率を予想。

④ 経済安全保障推進法に基づく船体の供給確保計画による増産計画が決定

■マイナス要因

① 増える需要に対する対策として生産設備の増強だけでなく既存設備の老朽代替が必要だが莫大な投資費用が必要となる。

② 人材不足
熟練工の高齢化　協力会社の人員不足　外国人材への依存増加
特に溶接・艤装・配管・塗装工の不足
仕事がないではなく「人が足りない」状況
生産労働人口の減少
岡山県の生産年齢人口の減少

③ 鋼材資機材の価格上昇

④ 為替のリスク

4.　上記産業別最低賃金改定の必要性について

総括として受注は好調、脱炭素需要で追い風　しかしながら鋼材資機材価格の高騰、生産能力の老朽、人材確保がボトルネック

経済安全保障推進法に基づく船体の供給確保計画について造船業再生基金による設備投資支援を受け、今後 2035 年を目標に建造量を増やす計画となっている。しかしながら支援を受けるとは言え、今後約 10 年間で巨額の手元資金が必要となる。

また、昨今の政府主導による最低賃金改訂の目安額は引き続き目線の高い金額であり、多くの中小企業・舶用メーカー・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及ぼす影響は少なくない。

しかしながら設備が完成しても技能者が不足、協力会社が縮小する状況であれば増産に向けての能力を発揮する事が出来ない事ため、設備投資が完成するまで賃金改善を抑えるのではなく、同時に完了までの期間を「人材確保期間」として近隣他県、同業種とのバランスをとりつつ賃金改善を計画的に継続するべきとも考える。

設備投資・計画的賃上げ・人材育成を同時進行し設備能力拡大・人材確保完了・若手育成完了が望ましい姿であると考える。